

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

- > La parole à... Didier Petitjean
- > Crédits d'impulsion : des projets et du concret
- > Péage urbain : de ville en ville
- > Des inspecteurs sillonnent le réseau bus
- > Les trottoirs aux piétons !
- > Le nouveau contrat de gestion du groupe TEC est arrivé
- > Rendez-vous sur les sentiers les 20 et 21 mai
- > Des comptages vélos à Bruxelles
- > Conseils de lecture
- > Humour
- > Agenda

> **sommaire**



PDS : le bus, comme support à la liberté d'expression. Source : D. Petitjean
TEC : service scolaire. Source : ICEDD

> La parole à ...

Didier PETITJEAN, Secrétaire de la Commission territoriale de déplacements scolaires de Liège – Verviers

Permettre aux étudiants d'être transportés vers l'établissement scolaire de libre choix le plus proche de leur domicile est une mission qui relève de la compétence de la Région wallonne.

Pour ce faire, et en l'absence de lignes publiques adaptées, elle organise, par l'intermédiaire des TEC, des circuits de ramassage scolaire.

Afin d'améliorer la mobilité et sécuriser les abords des écoles, c'est également cette forme de transport qui sera, en plus des pédibus et vélobus, prônée prioritairement comme alternative à la voiture lors des Plans de déplacements scolaires (PDS), initiés récemment en complémentarité des Plans communaux de mobilité (PCM).

Il revient aux Commissions territoriales de déplacements scolaires d'analyser, dans le respect du Pacte scolaire, tout litige (dérogations, plaintes concernant le droit au transport, ...) et de remettre un avis quant aux priorités à accorder pour les PDS, qui sont coordonnés par leur Secrétaire.

En province de Liège, après Visé, Nandrin et Spa, c'est la candidature de la Ville de Verviers qui a été retenue pour cette année 2006.

Lors d'un prochain numéro, nous vous proposerons un bilan des plans d'actions des différents PDS élaborés jusqu'à ce jour en Région wallonne.

Contact : Didier PETITJEAN
Tél. : 0477 84 00 78
Fax : 04 361 94 58
dpetitjean@met.wallonie.be

> Crédits d'impulsion

Des projets et du concret

Initiés en 2000, les crédits d'impulsion commencent à porter de beaux fruits. Il était intéressant de faire le point sur cet incitant destiné aux communes, d'en rappeler les grands traits et d'évoquer quelques exemples concrets de réalisations.

D'abord destinés à encourager la réalisation des premiers aménagements cyclables dans les communes afin de déclencher par la suite d'autres initiatives du même genre (en 2000, 2001 et 2002), ils se sont orientés ensuite (en 2003 et 2004) vers la subvention de projets d'itinéraires pour les piétons et les personnes à mobilité réduite. Depuis 2005, ils visent un objectif plus large, à savoir : « soutenir financièrement les investissements communaux destinés à concrétiser les résultats d'études de mobilité » (plans communaux de mobilité et/ou plans de déplacements scolaires). Cette définition s'appuie sur le décret relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales¹. Concrètement, cette nouvelle orientation permet d'envisager des projets plus globaux, qui facilitent le développement des modes de déplacement alternatifs, à savoir les transports publics, la voiture partagée, le vélo ou la marche, améliorent l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, favorisent la convivialité entre les différents modes de transport et améliorent la sécurité routière, à condition que l'encouragement à la marche et au vélo soit toujours au centre de la démarche.

Chaque année, toute commune wallonne ayant réalisé une étude de mobilité est invitée à introduire une demande de subvention pour la réalisation d'un projet. Dès le moment où elle est sélectionnée, elle dispose d'un délai pour rentrer un projet finalisé, prêt pour le lancement du marché. Le projet fait ensuite l'objet d'un suivi par un Comité d'accompagnement constitué de représentants des associations d'usagers, des utilisateurs et le cas échéant du MET, du TEC, ... Une commune qui a déjà reçu une promesse de subvention pour un projet peut s'en voir octroyer une seconde, pour autant que les travaux relatifs au premier projet soient entamés à la date de notification de la nouvelle subvention. Les procédures précises peuvent être obtenues à la D311.

Les projets qui voient le jour sont diversifiés. La qualité de la méthodologie, l'implication des différents acteurs, le soin apporté à la réalisation sont particulièrement importants pour leur réussite. Ils sont le plus souvent communaux, mais parfois aussi supra-communaux.

À Visé, le projet, qui s'inscrit dans les subventions 2002, 2004 et 2005, cherche en particulier à confortabiliser les circulations piétonnes entre les écoles et la gare des bus. Le PDS avait mis en évidence des situations d'insécurité auxquelles les crédits d'impulsion ont pour objectif d'apporter une réponse. Sur ces itinéraires, les travaux concernent la réfection et l'élar-

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	TOTAL
Subvention totale (Euros)	1 850 000	2 000 000	1 200 000	2 500 000	3 500 000	6 400 000	17 450 000
Nombre de dossiers	13	15	15	22	29	46	140

Nombre de dossiers ayant obtenu une promesse de subvention

gissement des trottoirs, avec inflexion des bordures et rétrécissement de la chaussée au droit des traversées. Des dalles tactiles sont posées en des points clés. Les derniers projets introduits concernent la réalisation d'aires de dépose des enfants à proximité de plusieurs implantations scolaires et poursuivent l'amélioration des cheminements piétons sur les itinéraires principaux reliant le centre-ville à la gare des bus. De son côté, le TEC a réalisé les premiers aménagements afin de sécuriser celle-ci (léger déplacement d'arrêt par exemple).

Les communes de **Hotton** et **Rendeux** se sont lancées dans un projet intercommunal. Celui-ci concernait la création d'un itinéraire cyclable de 9 kilomètres reliant les deux communes et en particulier les villages de Hotton, Hampteau, Rendeux, Ronzon et Marcourt, situés en bordure de l'Ourthe. Il résulte d'un travail de terrain approfondi qui a permis de déterminer le tracé le plus adéquat. 4 kilomètres ont été réalisés en site propre et ont impliqué quelques emprises. Les autres tronçons empruntent des voiries faiblement fréquentées et ont seulement nécessité une réfection des revêtements. Une passerelle en bois d'une cinquantaine de mètres franchissant l'Ourthe a été réalisée entre Ronzon et Marcourt et inaugurée en septembre dernier. Un bel exemple de collaboration !

Le cas de la réaffectation du vicinal de **Fleurus** est exemplaire à d'autres égards. En effet, dès 2003, la Ville a décidé d'aménager le site et d'en limiter la fréquentation aux modes doux: cyclistes et piétons. Il couvre une longueur d'un peu moins d'un kilomètre. Plusieurs riverains, qui s'étaient illégalement créés des ouvertures, des accès carrossables, voire avaient installé des garages le long du vicinal, ont été informés de la suppression future de ces facilités, celles-ci hypothéquant la faisabilité du projet. La Ville a tenu bon ! Et le chantier va prochainement débiter par un premier tronçon de 450 m qui traverse notamment le centre de Wanfercée-Baulet. Subventionné dans le cadre des crédits d'impulsion 2005, le chantier se poursuivra par le second tronçon jusqu'à la limite de l'entité. Intéressée par l'idée puisque traversée par le même vicinal, la commune de **Sambreville** a profité de l'occasion pour introduire également un projet de manière à s'y raccorder prochainement. Souhaitant travailler dans

la continuité des premiers aménagements réalisés et s'inscrire dans le même esprit, une coordination s'est naturellement opérée entre les CeM des deux entités permettant ainsi une jonction alternative entre les provinces de Hainaut et de Namur.

Un projet original va prochainement voir le jour à **Durbuy**. Afin d'éviter le stationnement sauvage des motos aux beaux jours, 120 emplacements vont être créés autour du centre-ville et sous la forme d'un parking de dissuasion, à proximité de la nouvelle passerelle qui enjambe l'Ourthe. Ces aménagements vont de pair avec la requalification de l'une des artères importantes de la Ville : l'Allée Verte, qui offrira de plus généreux espaces aux piétons et un peu moins de stationnement.

Il s'agit de quelques exemples parmi beaucoup d'autres. Nous reviendrons sur ce sujet dans nos prochaines publications.

Contact : Valéry MATHIEU
Tél. : 081 77 31
vmathieu@met.wallonie.be

Visé : confortabilisation de la circulation piétonne.
Source : commune de Visé



Aménagement d'un itinéraire cyclable entre Hotton et Rendeux. Source : commune de Hotton - F. Warzée

¹ Décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales (Moniteur belge du 13 mai 2004) et Arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 2004 relatif au financement de l'élaboration de plans communaux de mobilité et de la mise en œuvre de plans communaux de mobilité et de déplacements scolaires (Moniteur belge du 30 juin 2004).



De ville en ville...

Faire payer les automobilistes proportionnellement à leur usage de la route : l'idée fait son chemin avec le péage autoroutier, la redevance kilométrique pour les poids lourds et le péage urbain qui, depuis plusieurs années déjà, a fait son apparition dans quelques grandes villes. Ainsi, celui-ci a été instauré à Singapour dès 1975, avec un système de modulation tarifaire permettant de mieux gérer les flux. Introduit dans trois villes norvégiennes : à Bergen, Oslo et Trondheim, il avait d'abord pour objectif de financer de nouvelles infrastructures, mais la mesure a été conservée par la suite.

Mis en place à Londres en 2003, le péage fonctionne entre 7h et 18h30 les jours ouvrables et est perçu à l'entrée de la zone concernée. Il a entraîné une réduction de la circulation automobile en centre-ville, estimée à 18% et, en corollaire, une augmentation de la fréquentation des transports en commun et de l'utilisation du vélo. Très impliqué, Ken Livingstone, le maire de Londres, ne compte pas en rester là et envisage d'une part d'étendre le périmètre concerné (actuellement 22 km², soit environ 2,6 km de rayon, 400 000 habitants et 1 200 000 emplois) et d'autre part d'augmenter les tarifs actuels. Une concertation publique est prévue avant de décider de passer à une vitesse supérieure. Bien qu'ayant suscité d'importantes critiques, la mesure semble aujourd'hui entrée dans les mœurs. On peut même parler d'un succès technique (bonnes analyses et études préalables, direction des transports forte et compétente), mais aussi politique, puisque le maire de Londres a été réélu en 2004 !



Londres : signalisation de péage de congestion – Source : Hebdomadaire « Rail & Transports »

Les enquêtes indiquent encore que la mesure a été sans conséquence négative sur l'activité commerciale et économique dans le cœur de Londres.

En janvier de cette année, Stockholm a introduit le péage urbain pour une période d'essai de six mois au terme de laquelle un referendum local décidera de la poursuite ou non de cette initiative. Bien que disposant d'un réseau de transport en commun très dense et fréquenté par 70% des personnes se rendant à leur travail, la ville, bâtie sur plusieurs îles, souffre de nombreux embouteillages. L'objectif est de réduire la circulation de 10 à 15% au centre-ville. Les 18 points d'entrée de la ville sont surveillés par des caméras qui enregistrent les plaques d'immatriculation. En parallèle à cette mesure, de nouveaux parkings de délestage ont été créés et sont accessibles gratuitement aux titulaires de cartes de transport en commun.

Pas pour demain bien sûr à Bruxelles et dans nos villes wallonnes ! D'autres solutions existent, comme par exemple une politique volontariste et globale du stationnement, mais il est intéressant d'épingler ces politiques et ces mesures drastiques, à l'image de la gravité des problèmes à résoudre dans d'autres coins de la planète. Elles sont significatives d'un changement de mentalités, pour lequel la gratuité de la place des véhicules individuels sur l'espace public est de plus en plus remise en question en regard de ses coûts spatial, infrastructurel et environnemental, et pour lequel le report modal est un objectif de plus en plus concret.

Pour en savoir plus : Cfr. le dossier documentaire du CDDM « Le péage urbain »

AVANT PÉAGE	
Nombre de véhicules entrants	250 000
APRÈS PÉAGE	
Nombre de véhicules entrants	180 000
Recettes	80 000 000 livres
Circulation	-18%
Congestion	-30%
Temps de parcours	-14%
Emissions polluantes	-12%
Accidents	-5%
Usagers réseau bus	30%
Vitesse commerciale bus	6%
Modes doux	+15-25%

Effets induits des mesures en matière de contrôle du trafic au centre de Londres. Source : Transport public, n°1046, avril 2005.

Des inspecteurs sillonnent le réseau bus

Le MET assure la mission de contrôle du fonctionnement du transport en commun wallon par le biais d'un groupe d'inspecteurs, spécifiquement désignés, affectés à la Direction du Transport des Personnes (DTP).

Ces cinq inspecteurs (un par société TEC) sillonnent quotidiennement en bus le réseau de lignes régulières de l'ensemble des TEC de manière à en contrôler le service à la clientèle mais aussi les infrastructures d'accueil (arrêts de bus, abribus et gares d'autobus). Concrètement, le contrôle porte sur le respect de l'itinéraire et de l'horaire (adéquation entre l'horaire annoncé et l'horaire réel), l'état de propreté des bus et la qualité des infrastructures, le comportement des chauffeurs et des clients (comptages, origine/destination, ...).

Cette inspection est effectuée soit classiquement, en se présentant au chauffeur du bus de la ligne concernée afin de réaliser le contrôle, soit par la technique du « client-mystère » qui permet alors d'opérer de manière anonyme sur le terrain.

Le rôle de ces agents « globe-trotters » ne s'arrête pas là puisqu'ils doivent également inspecter le réseau du métro de Charleroi ainsi que les services organisés par les écoles pour transporter les enfants vers des infrastructures sportives et des centres de santé, en ce compris le personnel de conduite. De manière plus secondaire, ils contrôlent également l'utilisation des subventions en infrastructures (aménagement de gares de correspondances, d'arrêts de bus, ...) octroyées par la Région à la SRWT et aux TEC et surveillent les services de taxis et de limousines.

Tous disposent de la qualité d'agent de police judiciaire (OPJ) et sont donc habilités à contrôler, verbaliser, voire faire appel à la force publique si nécessaire. L'équipe

a aussi suivi une formation de conseiller en mobilité, dont l'apport en matière d'approche des problèmes est jugé très positif.

Divers documents servent de base pour l'établissement du programme de travail : les plans communaux de mobilité, les articles de presse, les interpellations diverses (plaintes, pétitions, accidents graves sur le réseau), les décisions prises par le conseil d'administration de chaque TEC relatives au réseau (création de ligne, modifications d'itinéraire, d'horaire, d'arrêt de bus, ...). Ces décisions font ensuite l'objet d'une demande d'autorisation auprès du MET. La liste des lignes, des projets d'aménagements ou aménagements, des arrêts, des modifications d'itinéraires à contrôler est alors établie pour la semaine.

Généralement, un travail préalable de pré-diagnostic ou de repérage est réalisé avant la visite de terrain, via les logiciels cartographiques du MET (vues aériennes des endroits concernés), le site internet des TEC (horaires, itinéraires,...) ou via toute autre source d'information. Après chaque inspection, un rapport circonstancié est rédigé à l'attention des principaux acteurs (TEC, gestionnaires de voiries, MET, communes et CeM) et vise à formuler certaines recommandations nécessaires à l'amélioration des situations constatées.

Même si certains aspects de leur mission sur le terrain sont parfois plus difficiles (attente, conditions de trajet inconfortables, intempéries, ...), le travail de ces inspecteurs permet de nouer d'enrichissants contacts et échanges avec les différents interlocuteurs rencontrés (personnel du TEC, communes, usagers, ...) et participe au bon fonctionnement du transport en commun en Wallonie.

Souhaitons-leur donc bonne continuation !

Infos : MET-D321

Maryse CARLIER, directrice ff

Tél. : 081 77 31 50 - mcarlier@met.wallonie.be

Christiane CHERMANNE, attachée économiste, cellule services réguliers, CeM

Tél. : 081 77 31 51 - cchermanne@met.wallonie.be



La mission de contrôle des inspecteurs du TEC couvre un champ large de services des TEC. Source : MET, D321, Cellule Inspection





Supports pour la campagne de sensibilisation aux usagers faibles initiée par la zone de police de Seraing-Neupré. Source : zone de police de Seraing-Neupré.

> Sensibilisation

Les trottoirs aux piétons !

Soucieuse d'améliorer la sécurité aux abords des écoles et de rendre le trottoir aux piétons et en particulier aux enfants, la zone de police de Seraing-Neupré déploie actuellement une importante campagne de sensibilisation sur les deux communes. Les abords d'écoles sont ciblés de manière prioritaire.

Profitant de budgets disponibles par le biais du Fonds de sécurité routière⁽¹⁾, un matériel de sensibilisation a été réalisé : autocollants, folders, affiches, bics, casquettes. Les écoliers, encadrés par des policiers et coiffés de leur casquette disposent sur les pare-brise des distraits (entendons : ceux qui se sont garés sur le trottoir sans s'en rendre compte) un autocollant rappelant au chauffeur les risques d'accident grave auxquels ils exposent les jeunes. Ainsi, ils ont pour mission « d'autocoller » les véhicules en infraction. Lorsqu'il reprend le volant, l'automobiliste remarque l'autocollant et est obligé de ressortir pour l'ôter du pare-brise. Les conducteurs disciplinés reçoivent quant à eux un bic.

L'objectif est de faire passer le message dans de bonnes conditions. En impliquant les enfants, la portée est double : tant ceux-ci que les conducteurs sont directement touchés. Cela devrait faire mouche. Si tout le monde n'a pas compris, dans un second temps, les policiers prendront eux-mêmes les choses en main et feront des remarques aux récalcitrants. Et en dernier recours, ils verbaliseront, mais espèrent bien ne pas en arriver là !

La campagne a démarré en décembre dernier, s'est interrompue avec le mauvais temps mais reprendra de plus belle dès les premiers beaux jours.

Contact : Alphonse GRASSO
Zone de police de Seraing-Neupré
Tél. : 04 330 52 71
alphonse.grasso.9504@police.be

⁽¹⁾ Une partie du produit du Fonds des amendes routières est destinée à subventionner des initiatives locales en matière de sécurité routière ciblées présentées par les zones de police (conventions de sécurité routière). Cfr. l'arrêté royal du 3 mai 2004 relatif aux conventions entre l'Etat fédéral et les zones de police en matière de sécurité (Moniteur belge du 12 mai 2004).

> TEC

Le nouveau contrat de gestion du Groupe TEC est arrivé !

La Région wallonne a renouvelé avec la Société Régionale Wallonne du Transport (SRWT) et chacun des 5 TEC le contrat de gestion qui les lie pour la période 2006-2010. Ce contrat fixe les moyens financiers que la Région s'engage à fournir au secteur et les services que les TEC rendront à la population wallonne. Les parties se sont accordées sur les progrès visés pour l'offre de service : amélioration de la qualité du service, sécurisation du réseau, développement de la gestion des ressources humaines, ...des efforts donc en matière de gestion interne qui doivent bénéficier à l'offre de service et, finalement aux clients des TEC. Le groupe a aussi accepté de nouvelles missions dans le but de devenir le Manager de la Mobilité alternative à la voiture en Wallonie.



Source : ICEDD

Plusieurs objectifs à atteindre par les TEC sont quantifiés : +10% de fréquentation du réseau en 2010 et +2% pour l'indice de satisfaction des clients en 2006 et en 2008 ; d'autres objectifs relatifs à la gestion interne du groupe ont aussi été fixés.

D'ici la fin de l'année, le Groupe TEC proposera à la Région wallonne un plan d'actions pour guider le secteur vers le Management de la Mobilité. Il s'agira d'abord d'organiser et de mettre à disposition des Wallons les informations relatives à l'utilisation des modes doux mais aussi de créer des synergies avec le vélo, le carsharing, les taxis, ...sans oublier les déplacements pédestres, de manière à proposer des alternatives crédibles au choix de la voiture au candidats au déplacement.

Le contrat de gestion réserve une somme d'un million d'euros au titre d'incitant, à partager entre les TEC, pour autant que ceux-ci rencontrent les objectifs fixés dans les contrats.

De beaux défis en perspective pour progresser vers plus de mobilité durable et affirmer la nouvelle signature du Groupe : Le TEC, ça nous rapproche.

Toute l'information du Groupe TEC sur infotec.be

Rendez-vous sur les sentiers les 20 et 21 mai

De plus en plus d'associations, de groupements, de comités, de citoyens mais aussi de communes et de mandataires publics s'intéressent aux chemins et sentiers et s'impliquent dans leur entretien et leur promotion en faveur des usagers doux.

L'objectif du projet proposé par Inter-Environnement Wallonie (IEW) est de sensibiliser mais aussi de réhabiliter des chemins et sentiers tout en donnant à cette opération, qui se déroulera durant un week-end, le plus large écho. C'est ainsi qu'IEW propose à tout public intéressé par la démarche un projet « clé sur porte ». Concrètement, les participants bénéficieront d'un matériel détaillant et expliquant les différentes étapes de l'action : choix du chemin ou sentier, vérification de son tracé à l'Atlas des chemins et sentiers vicinaux, recherche de partenaires, contacts avec la commune, organisation du week-end, ... Il leur suffit de s'inscrire via le site Internet d'IEW. En retour, ils recevront les documents, ainsi que conseil et soutien.

Une opportunité à saisir pour redécouvrir un potentiel particulièrement précieux dont disposent de nombreuses communes et initier un processus qui peut déboucher, pourquoi pas, sur la réalisation d'un réseau tant utilitaire que de loisirs adapté aux modes doux.

Contact : Sylviane GILMONT
Tél. : 081 25 52 61
s.gilmont@iewonline.be
<http://www.iewonline.be>



Source : crédit M. Brent

> La mobilité en chiffres

Vélo : des comptages à Bruxelles

Petit à petit, à Bruxelles, le vélo fait son chemin et rencontre de plus en plus d'adeptes. Pour en parler « chiffres en mains », des comptages sont effectués depuis 1998. En 2005 ils ont concerné seize points et ont été réalisés à l'heure de pointe du matin : entre 8 heures et 9 heures, et ce, durant 32 heures (16 heures en mai et 16 heures en septembre).

Les chiffres 2005 viennent d'être publiés. En 1998, près de 1600 passages de cyclistes étaient enregistrés, en 2005 ils étaient près de 3600 : soit plus du double ! La moyenne horaire par point de comptage est passée de 50 cyclistes en 1998 à 112 l'année dernière. Et 2005 fut un excellent cru, puisque l'augmentation du nombre de cyclistes a été de 25 % par rapport aux chiffres 2004.

Contact : Pro Velo Bruxelles – Maison des Cyclistes
Tél. : 02 517 17 64
l.coveliers@provelo.org
www.provelo.org

À Bruxelles les plans de déplacement d'entreprises ont la cote : précision

Deux administrations sont compétentes en la matière : l'Institut Bruxellois de Gestion de l'Environnement (IBGE) et l'Administration de l'Équipement et des Déplacements (AED), et non l'IBGE seule comme cela transparissait dans l'article paru dans le précédent Cémaphore. Elles sont réunies au sein d'une cellule de suivi qui traite tous les aspects relatifs à l'obligation : avis aux entreprises, formations, analyse statistique et bilan, ...



Sources : <http://www.velo.irisnet.be> et Pro Velo



> Conseils de Lecture

Ce mois-ci, votre Centre de Documentation vous propose un même thème abordé sous deux angles différents : la relation entre la route et la mobilité durable.

La première publication est rédigée par Wanda DEBAUCHE du Centre de Recherches routières : **La route : acteur de la mobilité et de l'économie**, CRR, 2000. Elle défend l'intérêt d'investir dans les infrastructures routières, car un réseau routier efficace, tant du point de vue économique qu'environnemental, requiert l'achèvement de certains tronçons manquants, une politique d'entretien récurrent et l'équipement par les nouvelles technologies.

L'autre point de vue est abordé par Inter-Environnement Wallonie : **Nouvelles infrastructures routières et développement durable : l'impossible mariage**, Dossier, 2005. Il soutient que le réflexe d'augmentation de l'offre routière est révélateur d'une vision réductrice de la mobilité, dans laquelle les enjeux de demain sont ignorés. Pour IEW, il est indispensable de mener une réflexion globale dans laquelle est analysée la compatibilité du système de mobilité avec les objectifs du développement durable.

À découvrir seul ou en parallèle !

Infos : 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>

> Humour



Vue _ Rien ne remplacera décidément jamais le confort de la voiture !

En réponse à la demande formulée par plusieurs CeM, vous pouvez désormais recevoir le Cemaphore par mail (format pdf) sur simple demande auprès du CDDM (centre-doc-mobilite@met.wallonie.be).

Photo de couverture : crédit MET, D321, Cellule Inspection

> Agenda

Du réseau

- Le 20 avril 2006 : **rencontre annuelle des CeM, ferme de Martinroux à Fleurus**, de 8h45 à 17h00.
- Septembre 2006 : **formation de conseiller en mobilité. Cycle rural et cycle urbain.**

Infos : Brigitte Ernon
Tél. : 081 77 31 32,
bernon@met.wallonie.be

Hors réseau

En Belgique

- **Formations Gamah**
Le 27 avril 2006 : « **Vers des cheminements piétons plus accessibles** », de 9h00 à 13h00
Le 25 mai 2006, « **La mixité piétons/cyclistes** », de 9h00 à 13h00
Le 29 juin 2006, « **Accessibilité des espaces verts** », de 9h00 à 13h00,
au CAMET à Namur

Infos : info@gamah.be
<http://www.gamah.be>

À l'étranger

- **Formations des Ponts et chaussées**
Les 4 et 5 avril 2006, « **Du conseil en mobilité aux Plans de déplacements d'entreprises** »,
Le 10 mai 2006, « **Mieux prendre en compte le piéton dans la ville** »,
Le 19 mai 2006 « **Comment aménager les traverses de petites agglomérations** »,
Du 31 mai au 2 juin 2006, « **Mener la concertation et le débat public dans les projets de transports : méthodes et outils** »,
à Paris (France)

Infos : Ponts Formation Edition
<http://pfe.enpc.fr>

- Du 10 au 12 mai 2006, ECOMM 2006, « **Accessibility and attractiveness of cities** », à Groningen (Pays-Bas)

Infos : <http://www.ecomm2006.nl>

Contact :

Réseau des Conseillers en mobilité

Bernadette Gany, coordinatrice, tél. 081 77 30 99

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>

