

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité



- > La parole à ... Michel Wautelet
- > Vélo. Tandem scolaire : éducation et partenariats
- > Aménagements. Un concept développé en Frise pour responsabiliser les usagers
- > TEC. « Échange plaque contre abonnement »
- > Transport de marchandises. Une étude et du concret
- > Liaisons cyclables. Un bac à Lanaye
- > Emissions atmosphériques et transport aérien
- > RER. Premier coup de pioche cet été

> **sommaire**

Michel WAUTELET, professeur à l'Université de Mons-Hainaut. Vers quelle mobilité en 2050 ?

Aujourd'hui, le pétrole est la principale source d'énergie dans le secteur des transports. En 2050 au plus tard, avec la diminution des ressources pétrolières, il ne sera plus disponible. Par quoi le remplacer ? À l'heure actuelle, trois solutions principales sont envisageables : les biocarburants, l'électricité et l'hydrogène.

Déjà utilisés au Brésil depuis des années, les biocarburants permettent de réduire significativement les émissions de gaz à effet de serre. Pour remplacer le pétrole sur la totalité du parc automobile actuel de l'Union Européenne – 270 millions de véhicules – par des biocarburants, il faudrait cultiver une superficie équivalente à deux fois celle de la France. On ne pourrait donc guère dépasser 10 à 15 % du parc automobile.

Pour les voitures électriques, le poids et l'encombrement des batteries constituent un obstacle énorme, comme le temps de charge de plusieurs heures et l'autonomie réduite. Ce n'est pas la panacée : il est exclu de parcourir Mons-Bruxelles à 120 km/h par autoroute. Pour développer valablement ce type de véhicules, il faudrait aussi construire de nombreuses centrales électriques. Les voitures électriques seront vraisemblablement des voitures de ville.

Quant à la voiture à hydrogène, les questions sont multiples, notamment celle du stockage. L'hydrogène étant un gaz très léger, il occupe énormément de volume. Soit il faut le stocker sous une pression très importante, soit il faut le combiner à un produit chimique qui réagira dans la voiture. Dans ce dernier cas, le remplissage à la pompe est exclu puisqu'il faudrait extraire le réservoir du véhicule.

Concernant la production d'hydrogène, lorsqu'il n'y aura plus de gaz naturel, il sera obtenu par électrolyse de l'eau, ceci exigeant énormément d'électricité. Si on voulait remplacer tous les véhicules actuels de l'Union européenne par des voitures à hydrogène, il faudrait l'équivalent d'environ 240 centrales nucléaires supplémentaires. En sus, l'hydrogène est explosif et dangereux à manipuler. Les voitures à hydrogène ne pourront dès lors pas être garées dans des lieux fermés.

Il est donc clair qu'aucune des trois solutions ne permettra de faire en sorte que la voiture de demain joue les mêmes rôles que celle d'aujourd'hui. Quant aux camions, aucune des trois voies ne leur est applicable, pour des raisons de poids, d'autonomie ou de sécurité. On s'en doute, cela signifiera des modifications drastiques des modes de fonctionnement de secteurs stratégiques de nos économies, depuis les commerces jusqu'aux industries fonctionnant en flux tendu, en passant par le tourisme, et bien d'autres secteurs.

La voiture a dessiné nos villes et campagnes. La mobilité de demain sera très différente de celle d'aujourd'hui, de gré ou de force. Le grand retour de la marche à pied, des vélos et des transports en commun est à envisager. De même que le redéploiement et le développement du rail et des transports fluviaux. De fameux défis en perspective, et des investissements majeurs.

Il est temps de commencer à y réfléchir sérieusement si nous ne voulons pas, dans quelques décennies, nous retrouver dans le mur.

Contact : Michel WAUTELET
michel.wautelet@umh.ac.be

Références :

- A. Nicolas, 2050. Rendez-vous à risques, Belin, 2004.
- M. Wautelet, Notre vie quotidienne en 2050, Ediscripta, 2003.
- M. Wautelet, Sciences, technologies et société, De Boeck, 2005.
- B. Wiesenfeld, L'énergie en 2050, EDP Sciences, 2005
- J-L. Wingert, La vie après le pétrole, Autrement, 2005.

Ces ouvrages peuvent être empruntés au CDDM.



Véhicule fonctionnant au biocarburant. Source : PORTAL



Colza.

Tandem scolaire : éducation et partenariats !

« Génération tandem scolaire » est un parrainage scolaire à vélo. Le principe est simple. Un jeune d'une école secondaire (de plus de 16 ans) accompagne et encadre, à vélo et sur le trajet domicile-école, un enfant d'une école primaire (5^{ème} ou 6^{ème} année).

Retenu dans le cadre d'un appel à projets de la Fondation Roi Baudouin et soutenu par le Fonds Electrabel et la Direction générale des Transports de la Région wallonne, cette initiative était en phase pilote pour une période de deux ans, de septembre 2004 à juin 2006, dans cinq villes wallonnes : à Ath, Enghien, Gembloux, Jambes et Libramont. Elle a concerné dix écoles. L'heure des bilans a sonné et la réalisation d'un manuel du parrainage à vélo est en cours de réalisation afin de livrer tous les secrets de cette démarche et de la mettre en œuvre à plus grande échelle.

L'idée même du projet repose sur plusieurs constats. Un grand nombre d'enfants (les 6-12 ans) adore rouler à vélo. Mais, se rendre à bicyclette à l'école : c'est un autre problème ! Si les dangers de ce mode de déplacement ne doivent pas être occultés, en particulier sur certains itinéraires qui restent à sécuriser, le tableau n'est pas si noir. Il faut donc s'organiser. Le « Brevet du cycliste » apporte une première réponse en formant les très jeunes au code de la route et à se déplacer en sécurité à vélo. Mais ce n'est pas toujours suffisant pour ensuite les laisser partir tout seuls. Les rangs scolaires à vélo ou « vélobus » prennent le relais du Brevet cycliste dans quelques communes. À la belle saison, des ramassages scolaires sont organisés certains jours de la semaine avec l'appui de parents volontaires. Toutefois, cette démarche demande beaucoup de disponibilité et de rigueur de la part des adultes accompagnateurs.

Le « tandem scolaire » apporte une autre réponse au déplacement des enfants à l'école à vélo. Concrètement, la mise sur pied des tandems suppose un certain nombre d'étapes : identification des enfants intéressés et accord de leurs parents, identification des adolescents volontaires, formation des paires, ... Plusieurs réunions de concertation ont lieu avec l'ensemble des personnes concernées, d'abord pour expliquer le projet, ensuite pour sa mise au point. La démarche comporte aussi la constitution d'une charte signée par toutes les parties : jeunes, parents, directions des écoles, enseignants relais, police, ... Celle-ci permet de mettre à plat une série de questions. Outre un code de conduite, elle reprend les itinéraires retenus pour chaque tandem. Ceux-ci font donc l'objet de discussions avant que ne soit retenu le trajet le plus sûr, et sont soumis pour avis aux commissaires de police. Les enfants bénéficient d'une formation courte du brevet du cycliste



À Libramont, un parrain et sa filleule en formation. Source : Empreintes asbl.

et chaque paire reçoit un kit de sécurité (casque, veste fluo, brassards, cadenas, etc)

Cette initiative possède de nombreux aspects positifs : responsabilisation des adolescents, développement de l'autonomie des enfants, partenariats entre écoles primaires et secondaires, ...

De plus, une rencontre citoyenne est organisée entre les participants aux tandems et les autorités communales en charge de la mobilité. Objectif : un partage d'expertise sur la cyclabilité des trajets empruntés au quotidien.

Durant ces deux années, au total, 58 tandems ont roulé. Cela peut sembler peu, mais il fallait compter sur une mise en route assez délicate. Aujourd'hui, l'objectif est d'arriver à une pérennisation du projet avec le soutien des enseignants relais. Une implication communale est particulièrement importante pour le succès de l'entreprise.

L'exemple d'Ath et de ses 18 tandems est éloquent à cet égard. La police a encadré chaque tandem durant les deux premiers jours, ce qui a rassuré parents et enfants et contribué à forger une certaine image. La Ville défraye les parrains à raison de 15 cents du km comme prévu dans la réglementation sur les déplacements domicile-travail. Et les conseillères en mobilité sont parties prenantes du projet et jouent un rôle de relais entre les différents acteurs.

L'avenir ? La période pilote a livré ses enseignements et permis de clarifier et de rationaliser les étapes de mise en œuvre du projet. Aujourd'hui, des négociations sont en cours avec différentes villes et communes afin de démarrer cette démarche dès la prochaine rentrée scolaire.

Contact : Thibaut QUINTENS
Tél. : 081 22 96 28
thibaut@empreintesasbl.be

Pour en savoir plus : <http://www.empreintesasbl.be>

¹ Cfr. l'article paru dans le Cemaphore 51.





Frise : marquage PMR en voirie à Drachten ; portait : Hans monderman. Source : ICEDD

Il fallait en avoir le cœur net. C'est pourquoi, une petite délégation belge, composée de fonctionnaires, de membres de l'IBSR et de bureaux d'études spécialisés, s'est rendue sur place et a été guidée durant une journée par Hans Monderman. Elle a pu observer les comportements des usagers : voitures, bus, cyclistes, piétons, dans des espaces qui ne sont quasiment pas balisés et constater que chacun se déplace sur la voirie et aborde le carrefour à vitesse réduite, malgré - et peut-être même à cause de cela - l'absence de toute signalisation (panneaux, marquages, feux, séparation des trafics,...). L'utilisateur se montre particulièrement attentif aux conditions de circulation, se fraye un chemin en respectant les autres véhicules. Le contact visuel et la perception des lieux sont essentiels pour engendrer un comportement adéquat et plus social ! Aux heures de pointe, la circulation est fluide et les lieux n'occasionnent pas d'accidents. Leur nombre a été divisé par trois et leur gravité a diminué considérablement.

Différents sites, de taille et de configurations différentes, ont été visités : des villes et des villages. Ce sont des projets simples, sans gadget ni petits artifices décoratifs. Mais tous ont fait l'objet de réaménagements globaux et sont d'excellente qualité. Ce qui frappe, c'est une certaine harmonie entre le bâti, le paysage et l'aménagement. Elle se traduit à la fois dans la conception d'ensemble du projet, dans le choix des matériaux (souvent des éléments de petits formats en terre cuite, pierre, béton, mais aussi de l'asphalte) et de leur couleur, dans les plantations ou le mobilier urbain. Ceux-ci contribuent à guider l'utilisateur sans introduire de limites franches, telles des bordures par exemple. La voirie semble vraiment faire partie du site dans lequel elle se trouve et n'apparaît plus comme une coupure, un élément étranger. Cela crée un nouvel environnement.

Ce type d'aménagement apparaît plutôt aux yeux des nombreux conducteurs comme un non-aménagement, car il est non directif. Il impose aux usagers beaucoup plus de prudence et d'attention et réduit ainsi les risques d'accidents.

Le cas de la ville de Drachten (50 000 habitants) est éloquent à cet égard. Deux carrefours ont été complètement reconfigurés. Autrefois réglementés par une succession de feux tricolores, ils étaient le lieu d'engorgements fréquents. Aujourd'hui, les feux ont disparu.

L'un des carrefours (20 000 véhicules/jour) a été aménagé en rond-point et a conservé un revêtement en hydrocarboné. Ce type d'infrastructure, retenu en raison du nombre élevé de bus traversant les lieux, garde un caractère routier. Toutefois, la conception des abords est particulièrement intéressante et montre un espace à peu près uniforme, d'une seule couleur, sans saillie, où les espaces de convivialité tranchent peu sur les espaces de circulation, ce qui crée une perception

> Aménagements

Un concept développé en Frise pour responsabiliser les usagers

La signalisation remise en question ... C'est sur cette base que s'appuie le concept développé en Frise (province du nord des Pays-Bas) par un ingénieur hollandais, spécialiste de la circulation routière : Hans Monderman. Des carrefours traversés par plus de quinze mille véhicules/jour ont été totalement réaménagés et sont aujourd'hui quasiment dépourvus de ... signaux !

L'idée part du postulat suivant : la signalisation conduit trop souvent l'utilisateur à se déplacer sans réfléchir, guidé simplement par les multiples informations qui lui sont transmises. Aux yeux d'Hans Monderman, la sécurisation du réseau par les nombreux marquages et la prolifération des panneaux contribuent plutôt à accroître le risque d'accidents. Cette situation capte une bonne partie de l'attention de l'utilisateur au détriment de ce qui se passe vraiment sur la chaussée et a pour conséquence de le déresponsabiliser. Rendons les routes en apparence plus dangereuses et elles deviendront plus sûres !

C'est ainsi que différents projets ont été développés en Frise, limitant la signalisation au strict minimum, voire la supprimant totalement.

d'ensemble tout à fait différente de celle d'un giratoire classique.

Un autre carrefour (17 500 véhicules/jour), situé en plein centre-ville, à proximité des commerces, des écoles, ... a lui été réaménagé comme un seul vaste espace, dans lequel chaque usager doit trouver un chemin. Le principe est le suivant : personne n'est prioritaire dans une intersection et chacun doit se préoccuper de la présence des autres usagers. Résultat : l'usager s'engage lentement, observe ses voisins et la circulation est fluide et conviviale.

Cette réduction de la vitesse n'est tolérable pour le conducteur, indique Hans Monderman, que si elle est limitée dans le temps : à quelques minutes lorsqu'il quitte son domicile et lorsqu'il atteint sa destination, c'est-à-dire pour accéder aux zones urbanisées à caractère résidentiel ou accueillant des activités à caractère communautaire et fréquentées par divers types d'usagers. Entre ces deux zones, situées aux deux extrémités de son trajet, il doit trouver une infrastructure routière qui lui permet de se déplacer rapidement : une approche indissociable de l'aménagement du territoire !

Ce concept est associé à un espace commun créé pour les piétons, les cyclistes et les petits véhicules motorisés (pas ou peu de trafic lourd), sans bordure ni trottoir. La circulation est ralentie par les plantations, le stationnement, ... ce qui conduit l'usager à ne pas dépasser la vitesse de 20 km/h. Cette approche semble assimilable à nos zones de rencontre. Mais, développé et mis en œuvre à l'échelle de voiries qui traversent les villes

et les villages et reçoivent un trafic non négligeable, le concept hollandais est tout à fait neuf. Il est développé par des équipes pluridisciplinaires associant des ingénieurs en circulation, des designers urbains mais également des sociologues et des psychologues.

Cette démarche est à l'étude également dans d'autres pays : en Espagne, au Danemark, en Autriche, en Suède et en Grande-Bretagne. La Commission européenne est très intéressée par cette vision et finance sept projets pilotes tournant autour du concept de « shared-space » (espace partagé). L'objectif est de développer de nouvelles politiques d'aménagement de l'espace, partant de l'idée selon laquelle les comportements des individus sont fortement influencés par l'environnement, davantage que par les instruments de gestion du trafic.

En Belgique, le Ministre fédéral de la mobilité se penche actuellement sur une réduction de la signalisation qui compte aujourd'hui 185 panneaux différents. Rappelons par ailleurs que ce n'est pas le code de la route qui impose la surabondance de panneaux qui bordent nos routes, mais que celle-ci résulte du choix des gestionnaires de voiries¹. Si cette simplification réglementaire est attendue par d'aucuns, c'est à une révision complète de notre approche de la circulation que nous sommes conviés, pour une autre convivialité des villes et des villages et le retour d'une dimension sociale de l'espace public, même là où les usagers motorisés sont particulièrement nombreux.

Pour en savoir plus : <http://www.shared-space.org>

¹ La jurisprudence se base sur la prévisibilité du danger. Si l'aménagement de l'espace est de nature à induire le comportement adéquat, les dangers éventuels sont suffisamment prévisibles. Par contre, lorsque presque tous les dangers sont signalés, le conducteur s'attend à une certaine exhaustivité et pourra incriminer le gestionnaire pour l'élément qui n'a pas été annoncé.



Drachten : aménagements autour d'un rond-point et carrefour partagé. Source : ICEDD



« Echange plaque contre abonnement ! »

Depuis ce 31 mars, le groupe TEC offre un abonnement annuel gratuit, valable à partir du 1er juillet 2006 sur l'ensemble du réseau, à toute personne qui renonce à sa voiture. Cette opération a pour but de désengorger les routes en Wallonie et d'encourager l'utilisation de modes de déplacement plus durables.

L'échange est toutefois soumis à certaines conditions. Chaque voiture prise en compte doit avoir été immatriculée jusqu'au 31 mars et durant une période de six mois minimum. Le titulaire de la plaque radiée est une personne physique domiciliée dans une commune wallonne. La radiation d'une plaque suivie de sa réimmatriculation au nom d'un membre de la famille ne donnera pas droit à l'abonnement TEC gratuit. De même, le conducteur qui radie une plaque d'immatriculation parce qu'il bénéficie ou va bénéficier d'une voiture de société ou en leasing ne pourra voyager gratuitement. Le bénéficiaire de l'abonnement peut être cette personne ou un membre de sa famille, domiciliée à la même adresse.

Le demandeur doit fournir plusieurs documents : le formulaire de demande spécifique ainsi qu'un exemplaire du règlement daté et signé par le demandeur, téléchargeables sur le site infotec.be, une photocopie de l'avis de radiation de la plaque délivré par la DIV et une composition de ménage.

Actuellement, 350 demandes d'abonnement ont été introduites et acceptées. Il est encore trop tôt pour dresser un bilan de cette opération qui débute seulement. En Flandre, elle rencontre un beau succès puisque, pratiquée depuis trois ans, cette démarche a déjà suscité 30 000 échanges ! Une évaluation est prévue et pourrait conduire à une prolongation de l'abonnement d'une année supplémentaire.

Une information à diffuser au plus grand nombre !

Pour en savoir plus : <http://www.infotec.be>



À Liège : une étude et du concret

Le transport des marchandises constitue une problématique généralement bien trop peu prise en compte dans la gestion de la mobilité et de la circulation dans les centres-villes. Une étude, unique en Wallonie, a été réalisée à la demande de la Ville de Liège, avec le soutien de la Direction Générale des Transports de la Région wallonne. Celle-ci comporte un diagnostic, basé en partie sur des enquêtes adressées aux commerçants et aux livreurs et a débouché sur un ensemble de mesures et de recommandations portant, entre autres, sur la définition des itinéraires, la conception d'une signalisation claire, la pose de potelets électriques rétractables en certains points du piétonnier, une charte d'aménagement des aires de livraison, les zones de stationnement de longue durée des poids lourds, le contrôle, une campagne d'information, ...



Aperçu du Dépliant « Transport de marchandises et livraison, Liège – Centre Ville ». Source : Ville de Liège, 2006

Une première étape, bien concrète, a consisté en la réalisation d'un dépliant permettant de guider les transporteurs depuis les grands axes routiers vers les quatre quartiers de l'hypercentre de Liège. Des petits plans, particulièrement clairs, permettent aux conducteurs de bien identifier les axes à emprunter et les quatre points d'accès privilégiés pour entrer en ville.

Résultat d'une concertation entre les différentes parties : la Ville, la FEBETRA, l'UPTR, la Chambre de Commerce, les Associations de commerçants, la Police, ... ce document, rédigé dans les trois langues du pays, sera très prochainement distribué à grande échelle (60 000 exemplaires imprimés). Il reprend également, dans les grandes lignes, les règles en matière de chargement/déchargement, les horaires imposés dans certaines zones, les limites de tonnage et de gabarit, ... Un nouvel outil pour induire une logique de déplacement du charroi lourd en centre-ville de Liège !

Contact : Jean-François LEBLANC
Plan fédéral des Grandes Villes
Tél. : 04 232 65 02
jean-francois.leblanc@liege.be

Un bac à Lanaye

Pour la troisième année consécutive, un bac relie dans la Basse-Meuse la petite ville de Lanaye (côté belge) à celle de Eijsden (côté Pays-Bas) durant l'été. Il permet aux cyclistes d'éviter un détour de plus de dix kilomètres et jette ainsi un pont entre les deux rives et les deux pays.



Source : ADL – Visé

Six communes : Maastricht, Eijsden, Riemst, Bassenge, Visé et Oupeye et sept associations, se sont associées, dans le cadre d'un projet européen INTERREG III A Euregio Meuse-Rhin, pour revaloriser le site de Montagne Saint-Pierre – Sint Pietersberg. Elles se sont mises d'accord sur un ensemble de mesures et d'initiatives portant sur la gestion des milieux naturels, le développement paysager, l'exploitation récréative douce et l'éducation.

Parmi ceux-ci, la création de la liaison fluviale permet aux piétons et aux cyclistes de traverser la Meuse, de mai à octobre, sept jours sur sept entre 10h et 19h (1 € par passage), et s'inscrit dans un ensemble plus vaste de « véloroutes ». Le bac peut transporter une quinzaine de personnes et autant de vélos ! En 2005, 38 000 personnes l'ont emprunté. Le vélo est également un mode de déplacement privilégié pour faire la navette entre les trois musées du site.

La Direction générale des Transports a cofinancé les travaux d'aménagement des berges côté Visé, ainsi que le chaînon manquant (7 km) permettant une connexion entre le RAVeL 1 et une piste cyclable existante, créant ainsi une liaison entre Bassenge et Oupeye.

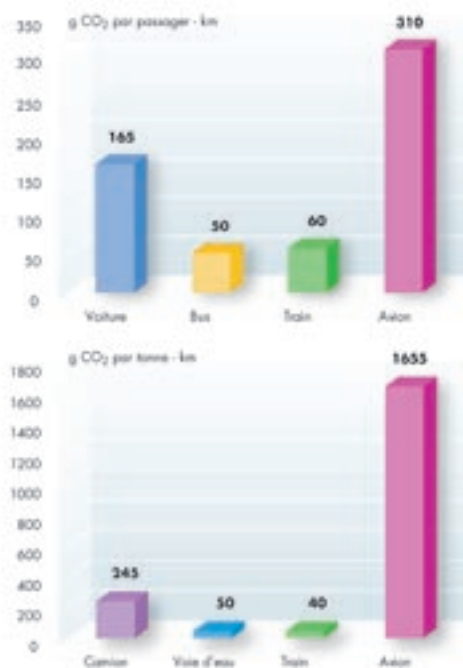
Un beau projet transfrontalier qui conjugue tourisme et mobilité durables.

Contact : Véronique THERASSE
Tél. : 081 77 31 29
vtherasse@met.wallonie.be

Emissions atmosphériques et transport aérien

Changements climatiques et émissions polluantes sont encore et toujours au cœur de l'actualité. L'agence européenne pour l'environnement a récemment publié un rapport, indiquant une croissance de 22 % des émissions liées au transport, entre 1990 et 2003. Quant aux émissions dues au trafic aérien, elles ont augmenté de 96 % !

Quelques chiffres, relatifs aux émissions de CO₂ permettent de fixer les idées. L'avion émet beaucoup de CO₂. Par ailleurs, ce secteur connaît une croissance telle qu'elle n'est pas compensée par les innovations technologiques des appareils. En effet, on estime que le trafic a été multiplié par 140 depuis 1949 et qu'il double actuellement environ tous les 6 ans. Selon les projections, cette croissance spectaculaire devrait se poursuivre au cours des prochaines décennies. En matière d'émissions, la voiture obtient également de bien mauvais résultats !



Emissions moyennes de CO₂ générées par le transport des personnes et le transport marchand. Source : 2nd Dobris Report

RER

Premier coup de pioche cet été

Nous avons dressé un état de la situation du projet de RER dans le Cemaphore 46. Cette fois, c'est du concret ! C'est à Ottignies, sur la ligne 161, que vont débiter, dès le 1^{er} août, les travaux de mise à quatre voies. Diverses mesures seront prises pour limiter les nuisances en matière de circulation, occasionnées par ceux-ci dans la commune.



> Conseils de Lecture

Quatrième communication nationale sur les changements climatiques en vertu de la convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, Commission Nationale Climat, 2006. Cette quatrième communication nationale présente un état des lieux de la politique climatique en Belgique. Elle en aborde tous les aspects, depuis les chiffres d'émissions de gaz à effet de serre et leurs projections à l'horizon 2020, aux politiques et mesures entreprises par l'État fédéral et les Régions, en passant par les autres aspects de la politique climatique, à savoir la recherche, l'éducation et la sensibilisation, la vulnérabilité et l'adaptation, et la coopération au développement.

Philippe Mertens et Camille Thiry, **La participation au service de la mobilité**, IEB - BRAL, 2006. L'objectif de cette brochure n'est pas de débattre des grandes définitions et théories de la participation citoyenne mais bien d'éclairer concrètement les questions suivantes : quel est l'intérêt d'une démarche participative ? Que recouvre, en pratique, la « participation » ? Quand l'entamer et quels outils utiliser ? Pour ce faire, les auteurs sont partis d'une expérience concrète : un projet pilote « Mobilité & Participation », mené autour des plans communaux de mobilité bruxellois.

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 : C'est l'histoire d'un réseau en pleine expansion... Et oui ! Le panneau en question est fièrement campé sur les routes de France et pourquoi pas un jour Ôssi de Navarre... Source : Christine Steyvers

Erratum : Cemaphores n°1 à n°50 – Index des articles
Veuillez modifier les adresses mail suivantes :
Murielle Magin : mobilite.murielle@skynet.be
Guy Baucant : guy.baucant@scarlet.be

> Agenda

Du réseau

- Septembre 2006 : **Formation de conseiller en mobilité. Cycle urbain.**
- Les 5 et 7 septembre 2006, **Formation continuée. « Contrôle et gestion du stationnement dépenalisé »**, de 8h45 à 13h au CAMET à Namur.
- Printemps 2007 : **Formation de conseiller en mobilité Cycle rural.** (La formation prévue initialement en septembre 2006 est donc reportée).

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

Hors réseau

En Belgique

- Les 28, 29 et 30 août 2006, **formation CRIE Mobilité, collectivité, soutenabilité**, à Liège
Infos : Centre Régional d'Initiation à l'Environnement (CRIE)
Rue Fusch, 3 - 4000 Liège
Tél. : 04 250 75 00
crie.liege@education-environnement.be
<http://www.education-environnement.be/crie>
- Le 15 septembre 2006, **Colloque sur les itinéraires communaux verts**, à Tournai
Infos : info@aevv-egwa.org
<http://www.greenwaysforeurope.org>
<http://cartographie.wallonie.be/PICVerts>
- Formations Gamah
Le 15 septembre 2006, « **Accessibilité des bâtiments** », de 9h à 16h30,
Le 28 septembre 2006, « **La mixité piétons-cyclistes** », de 9h à 13h,
au CAMET à Namur
Infos : info@gamah.be
<http://www.gamah.be>
- Du 16 au 22 septembre 2006 : **Semaine de la mobilité**
Infos : Ariane Dukers
http://www.semaine.mobilite.wallonie.be/wasemo_2006

À l'étranger

- Du 18 au 20 septembre 2006, **Conférence européenne des transports 2006**, à Strasbourg
Infos : <http://www.aetransport.org>

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>

