

# le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité



- > La parole à ... Vassilios Nikolaidis
- > Plans communaux de mobilité : des études aux réalisations
- > Matériel didactique. « Optimove » pour se déplacer autrement
- > Entreprises. La base aérienne de Florennes s'engage pour une mobilité durable
- > Visite de terrain. Les CeM à Lille
- > RAVeL. Gros coup de pouce pour le RAVeL : fin des travaux prévue en 2009
- > Gare. Intermodalité oblige. La gare de Gembloux fait peau neuve

> **sommaire**

## Vassilios Nikolaidis, responsable de la cellule mobilité de Charleroi et CeM

### La mobilité se met en route à Charleroi

La mobilité est devenue un enjeu majeur pour l'avenir de la société. Aucune ville, quelle que soit son importance en superficie et en densité de population, ne peut négliger ce phénomène sous peine de rater le train.

La Ville de Charleroi s'est dotée d'un PCM, approuvé par le conseil communal en 2003. C'est la première étape du processus de mise en place d'une politique visant à détecter et à mieux cerner les problèmes liés à l'accessibilité et à la mobilité. La nouvelle politique mise en place à Charleroi, ces derniers mois, s'est fixé comme objectif d'améliorer la qualité de vie et le bien-être de ses concitoyens.

C'est dans ce cadre que l'échevin de la Mobilité a décidé de créer une cellule mobilité et m'a proposé d'en assumer la responsabilité. J'ai accepté cette mission. Il y a en effet un grand défi à relever et, surtout, je me sens concerné par l'avenir de notre région. J'avoue également que la formation CeM m'a apporté un éclairage et une vision plus large sur les enjeux du futur.

Pour une métropole comme Charleroi, il est primordial de créer une synergie et une transversalité avec tous les acteurs publics et privés, de manière à dresser des lignes directrices communes. La problématique liée à la mobilité n'est pas une utopie, mais bien un sujet d'actualité. L'information et la sensibilisation sont des armes contre l'indifférence et les « mauvaises » habitudes.

Je clôture ce droit à la parole en remerciant la Région wallonne pour ces formidables initiatives que sont les formations CeM et les multiples services qui y sont rattachés. Il nous incombe de nous approprier les outils mis à notre disposition et de poursuivre, non pas chacun de notre côté, mais en partageant nos expériences, aussi positives ou négatives soient-elles.

**Contact** : Vassilios NIKOLAIDIS  
Tél. : 071 86 39 11  
vassilios.nikolaidis@charleroi.be

## Des études aux réalisations

Les plans communaux de mobilité concernent aujourd'hui 88 communes et, dès 2008, 22 communes supplémentaires vont se lancer dans cette démarche, pour disposer à terme d'un outil qui fixe leurs objectifs en la matière, définit une stratégie et un plan d'actions.

Mais qu'en est-il réellement du suivi et de l'évaluation des PCM existants ? Comment s'assurer de leur mise en œuvre et comment mesurer les résultats atteints ?

### Un projet pilote de suivi de la mise en œuvre des PCM

Pour répondre à cette question, le Ministère de l'Équipement et des Transports a décidé de faire réaliser une étude avec la collaboration de quatre communes pilotes : Mouscron, Namur, Tournai et Saint-Ghislain. Confiée au bureau d'études Isis et au Centre de recherches routières, elle a pour objectif de mettre au point des outils et des indicateurs de suivi.

Le travail a débuté par une analyse des pratiques en usage dans d'autres pays (en France, aux Pays-bas, en Grande-Bretagne, ...) en matière de suivi de plan de déplacements, de transport ou de mobilité. La nécessité d'une approche pragmatique et modeste a clairement été mise en évidence : trop de projets prennent rapidement la forme d'usines à gaz !

Pour qu'un plan de mobilité puisse faire l'objet d'un suivi, il est nécessaire qu'il soit structuré en objectifs généraux, en objectifs spécifiques et en mesures. Chaque mesure peut alors faire l'objet d'une fiche descriptive, précisant également les acteurs impliqués et leur rôle, le budget estimé, les sources de financement présumées et différentes indications thématiques ou géographiques (zone de la commune concernée). Un outil développé avec le tableur Excel permet de gérer et d'interroger ces fiches.

Un dispositif d'évaluation de l'impact de la mise en œuvre du plan a été développé. Partant du PCM décliné en fiches, des indicateurs ont été identifiés pour chaque mesure, pour chaque mode de transport et pour décrire l'évolution du contexte. Des dizaines d'indicateurs ont d'abord été identifiés, nécessitant une collecte de données trop importante. Dans un second temps, un set restreint d'une dizaine d'indicateurs ont été sélectionnés permettant à la fois un suivi global de la situation et de servir d'indicateur d'alerte d'éventuels dysfonctionnements. Les indicateurs non retenus peuvent être activés si nécessaire ou pour zoomer sur une problématique en cas d'indicateur d'alerte passant au rouge. Ce set restreint d'indicateurs doit faire l'objet d'un accord de partenariat entre les acteurs qui fournissent les données, avant qu'un observatoire local puisse être mis en place ... ce qui devrait être fait d'ici fin 2007 dans le projet qui nous intéresse.



Un vade-mecum sera publié en 2008. La question du financement des collectes de données et de la construction des indicateurs devra dès lors recevoir des pistes de réponses.

### Un suivi annuel à recommander

Dans l'attente d'outils permettant d'uniformiser et de systématiser une méthode, effectuer un suivi de son PCM peut déjà consister à réaliser un bilan annuel des actions menées et à en informer le comité d'accompagnement qui a participé à l'étude proprement dite. Cette démarche, qui est pratiquée dans certaines communes, comme à Mouscron par exemple, présente l'avantage de rassembler autour de la table tous les interlocuteurs concernés, de renouer le dialogue et de redynamiser le processus de mise en œuvre, qui pourrait trop facilement tomber aux oubliettes ... Rappelons en outre que ce petit rendez-vous annuel est prévu dans le décret du 31 mars 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales<sup>1</sup>, mais insuffisamment pratiqué jusqu'à maintenant. D'autres communes maintiennent ce dialogue, de manière plus informelle et moins systématique, en fonction des besoins.

### Premières révisions des PCM

A terme, des révisions seront nécessaires, pour tenir compte de nouveaux éléments, de nouveaux projets d'urbanisation, voire de nouveaux complexes commerciaux, dont l'implantation n'était pas prévisible au moment de la réalisation de l'étude initiale. C'est ainsi que la ville de Verviers a entamé, dix ans après la réalisation de son PCM, une actualisation de celui-ci, nécessitée par quelques grands projets. Des micro PCM sont aussi réalisés sur certaines zones du Namurois et de la région liégeoise.

### Concrétisation : le Plan escargot en première ligne

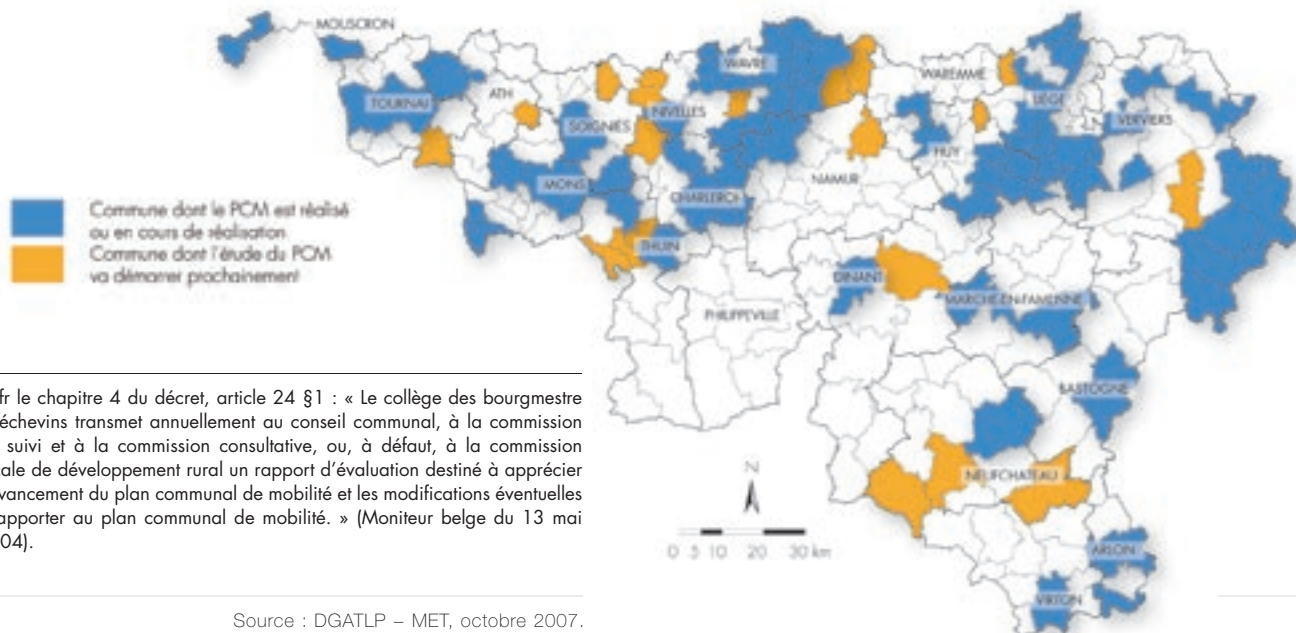
La Région wallonne met à la disposition des communes qui disposent d'un plan communal de mobilité ou d'un plan de déplacements scolaires, réalisé ou en cours d'élaboration, des aides financières à la réalisation de travaux d'aménagement.



La Louvière. Source : MET – D.434.

Anciennement Crédits d'impulsion, aujourd'hui rebaptisées Plan escargot, ces subventions visent la mise en œuvre de projets qui découlent du PCM ou du PDS. Le Ministère de l'Équipement et des Transports insiste davantage encore pour que les dossiers proposés par les communes soient la traduction des actions prévues dans ces études, afin de garantir une cohérence générale. Ce critère sera dorénavant déterminant dans l'examen des projets.

Le PCM et sa mise en œuvre doivent être l'objet de toute l'attention des uns et des autres, pour garantir la cohérence entre les projets, les actions et les décisions dans une logique de concertation entre toutes les parties.



<sup>1</sup>Cfr le chapitre 4 du décret, article 24 §1 : « Le collège des bourgmestre et échevins transmet annuellement au conseil communal, à la commission de suivi et à la commission consultative, ou, à défaut, à la commission locale de développement rural un rapport d'évaluation destiné à apprécier l'avancement du plan communal de mobilité et les modifications éventuelles à apporter au plan communal de mobilité. » (Moniteur belge du 13 mai 2004).

Source : DGATLP – MET, octobre 2007.





Source : MET – D.434.

## > Matériel didactique

### « Optimove » pour encourager les jeunes à se déplacer autrement

Type de jeu	de plateau, coopératif
Thème	Mobilité - Sécurité - Environnement
Age	de 12 à 99 ans
Nombre de joueurs idéal	7 à 14 + 1 meur de jeu
Nombre de joueurs maxi.	21 + 1 meneur de jeu
Nombre de joueurs mini.	4 + 1 meneur de jeu
Prix	100 € (+ frais de port) pour les collectivités, 125 € pour le privé

« C'est la fête au centre-ville ! Rendez-vous tous Grand Place dans 8 tours ! ». En 8 tours de jeu maximum, tous les joueurs doivent arriver sur le bloc central du plateau, en ayant rempli différentes missions et sans avoir dépassé le quota maximum de CO<sub>2</sub> autorisé dans la ville. Traverser le centre après être passé par la gare et par l'école, il faudra bien 8 tours ... Mais quelle combinaison de transports choisir ? En empruntant quel itinéraire ? Avec quelle émission de CO<sub>2</sub> ? ».

Optimove est un tout nouveau jeu de stratégie coopérative. Il aborde la question de la responsabilité collective en matière de mobilité. Il invite les joueurs, autour d'un plateau de jeu géant représentant un tissu urbain, à opérer les choix de moyens de transport les plus appropriés en fonction d'une situation donnée. Optimove projete le joueur dans son quotidien, autour de missions obligatoires et collectives. L'objectif est de le sensibiliser à l'impact de ses décisions en matière de mobilité : environnement, sécurité routière, santé et aménagement du territoire. Le jeu aborde de nombreux thèmes transversaux inhérents à notre mobilité en ville.

Une combinaison réfléchie de tickets de « transport », un choix judicieux d'itinéraires à emprunter, des accords de coopération engagés ... et un soupçon de chance permettent aux joueurs de se déplacer plus ou moins efficacement ... à pied, à vélo, en rollers, en scooter, en voiture, en bus ou en RER. Mais la ville a ses codes que certains véhicules doivent respecter : ligne de bus traditionnelle ou site propre, sens unique limité, ronds-points, ... Les joueurs sont invités à répondre à des questions sur la mobilité, l'environnement ou la sécurité routière, tirées au hasard. Une bonne réponse permet de rejouer immédiatement ! Les questions suscitent le débat entre les joueurs. Un portefeuille de lecture sur les trois thématiques précitées permet à l'animateur de jeu d'aller plus loin dans ses réponses aux différentes questions que les joueurs peuvent se poser.

Spécialement conçu pour des jeunes de 14 à 20 ans, Optimove se joue en groupe. Ce jeu est autant adapté à un cadre d'éducation formelle que non formelle. Les écoles, les ludothèques, les maisons de jeunes, les centres pour jeunes, les mouvements de jeunesse, ... utiliseront facilement le jeu à l'intérieur de leur structure.

Réalisé à l'initiative de l'asbl Empreintes, ce jeu répond au manque d'outils pédagogiques pour ce public en matière de mobilité. Optimove est le fruit d'un travail de deux années de tests dans les classes de l'enseignement secondaire. Il a également fait l'objet de plusieurs confrontations avec des professionnels de la mobilité et de la pédagogie par le jeu. La version finale est le fruit d'un riche partenariat avec l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR) et la Direction générale des Transports du MET. Des séances de formation à l'exploitation du jeu seront organisées gratuitement.

**Contact** : Thibaut QUINTENS – asbl Empreintes  
Tél. : 081 22 96 28, thibaut@empreintesasbl.be  
Céline FECCI - MET-D311  
Tél. : 081 77 31 34, cfecci@met.wallonie.be

## La base aérienne de Florennes s'engage pour une mobilité durable

Encourager une mobilité durable est également une préoccupation au sein de l'Armée Belge. Ainsi, depuis quelques années déjà, des initiatives sont menées dans ce sens à la base aérienne de Florennes.

Dès 2001, le Ministère de la Défense a mis en place un bureau écomobilité. Devant l'intérêt grandissant pour la protection de l'environnement (cfr Kyoto), le « développement durable » et la nécessité économique d'œuvrer pour la mobilité sur l'ensemble du réseau routier belge, la Défense a lancé de nombreuses mesures incitatives (remboursement intégral de l'abonnement de train, indemnité vélo, infrastructures, ...) à l'utilisation de moyens de transports alternatifs à l'autosolisme, qui ont permis de créer un esprit d'écomobilité. En mars 2003, un coordinateur écomobilité était désigné au sein de chaque quartier de la Défense.

En avril 2004, des contacts ont été noués par l'Union Wallonne des Entreprises avec un ensemble d'entreprises de la région de Philippeville, avec le concours de la centrale de mobilité locale, pour une information sur le covoiturage. Une opération de sensibilisation a été organisée durant le deuxième trimestre de l'année 2005, toujours avec le concours de la centrale de mobilité de Philippeville, suivie par d'autres actions durant les Semaines de la Mobilité de 2005 et 2006. : campagnes d'affichage, diffusion de dépliants, contacts personnalisés sur des questions de fiscalité, d'assurances, de défraiement, mais aussi information plus vaste via une conférence de presse se sont succédés. Les militaires intéressés par le covoiturage – une centaine au total – ont alors été invités à s'inscrire. C'est la centrale de mobilité qui a géré ces inscriptions à l'aide de la base de données de Taxistop.

En tant que deuxième entreprise de la province de Namur en nombre de travailleurs (1 500 personnes), la base aérienne fut également appelée à participer au comité d'accompagnement du Plan intercommunal de mobilité de Florennes, Gerpennes et Walcourt.

Forte du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail, qui rend obligatoire dès 2004 la réalisation d'enquêtes dans toutes les implantations de plus de trente travailleurs, la base de Florennes a donc mené cette enquête au sein de son personnel et a pu bénéficier de chiffres sur les comportements et attentes de celui-ci. Ce travail d'investigation, soutenu par le MET et dépouillé et traité par l'Observatoire de la Mobilité, a déclenché un énorme intérêt pour le covoiturage avec 400 inscriptions supplémentaires.

À l'heure actuelle, 543 personnes sont inscrites et vont recevoir très prochainement par courrier personnalisé des offres d'appariements (possibilités de covoiturage).

D'autres mesures sont encore à l'ordre du jour. La « Marcassine », navette de bus militaire, effectuée 4 rotations journalières entre le centre de Florennes et la base, où 13 lieux de travail sont desservis. Son succès est encore mitigé car proportionnel à la fréquentation des bus du TEC par les militaires. La base envisage aussi la mise à disposition d'infrastructures (douches, vestiaires, préaux) pour les cyclistes et motocyclistes.

Bref, une gestion durable de la mobilité s'installe petit à petit, au croisement d'un ensemble d'initiatives et de collaborations fructueuses : nomination d'un coordinateur mobilité (qui suit actuellement la formation de CeM !), enquête fédérale déplacements domicile-travail, contacts avec l'Union Wallonne des Entreprises, participation au plan intercommunal de mobilité et partenariat avec la centrale de mobilité de Philippeville.

**Contact** : Commandant Alain MARON  
Tél. : 071 68 24 65  
alain.maron@mil.be

**Rouler futé, c'est covoiturer !**

Déjà 543 militaires de 2WTac inscrits

1 militaire sur 3... C'est super !

Partager sa voiture c'est :

- Rendre son trajet plus agréable ...
- Eviter le stress, les retards ...
- Contribuer à réduire la pollution, le bruit, les accidents ...
- Créer de nouveaux liens, voyager dans la convivialité ...
- Bougez mieux !

Déjà inscrit ? ... Félicitations ... N'hésitez pas à nous contacter au 0800/90172 pour nous signaler un changement d'horaires, un déménagement ou toute autre modification.

**Covoiturez et la route se libère**

Pas encore inscrit ? ... Nous vous donnons la possibilité de rejoindre les covoituteurs en contactant soit le Commandant d'Aviation Alain Maron Ext : 2465 ou l'équipe de la Centrale de Mobilité

Rue de Moulin, n°59  
5600 Philippeville  
0800/90172 ou 071/686647

Bureaux ouverts le lundi de 13h30 à 16h30 et du mardi au vendredi de 9h00 à 12h30 et de 13h30 à 16h30

Source : Commandant Alain Maron, Force aérienne de Florennes.

## Les CeM à Lille

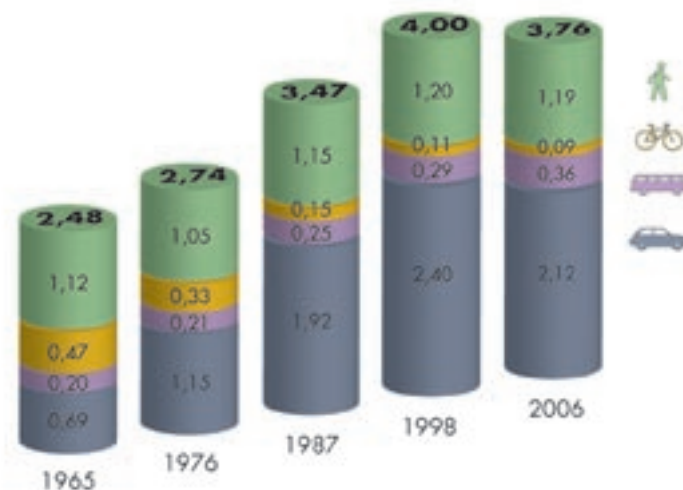
Entre 2005 et 2007, quatre Lillois ont suivi la formation de CeM et en mars 2005 lors de la rencontre annuelle des CeM, leur supérieur hiérarchique, Jean-Louis Sehier, directeur du département Cadre de vie de Lille Métropole, nous avait présenté le Plan de déplacements urbains, son diagnostic, ses orientations et ses projets<sup>1</sup>. Le 11 septembre dernier, une quarantaine de CeM ont franchi la frontière, à la rencontre de leurs homologues Lillois, afin de découvrir de plus près la politique menée par cette ville en matière de mobilité.

La journée s'est articulée autour d'exposés et de visites. Pas facile pour nos hôtes de nous présenter leur Ville en une journée. Il a donc fallu faire des choix. Petit zoom sur deux des thèmes développés.

LILLE EN QUELQUES CHIFFRES
85 communes
1 090 000 habitants
360 000 emplois
PDU : 1995 - 2005
Révision du PDU : 2005 - 2012 ?

Le premier concerne l'enquête sur les déplacements, menée en 2006, afin de mesurer l'évolution des comportements des usagers. Réalisée sur base d'une méthodologie nationale, standardisée par le Certu<sup>2</sup>, elle permet des comparaisons sur le territoire de la Communauté urbaine de Lille Métropole avec les chiffres obtenus une dizaine d'années plus tôt, mais également avec différentes villes de France. Les résultats sont révélateurs à différents égards. Ils montrent un tassement du nombre de déplacements quotidiens, qui passe de 4 en 1998 à 3,76. Signalons encore les grandes tendances en matière d'évolution des parts modales. Les chiffres de 2006 marquent une nette rupture avec les évolutions observées jusque là. La part modale de la voiture est pour la première fois en baisse et l'utilisation du transport collectif augmente. Un bémol : la part du vélo diminue globalement, sauf au centre où elle est en augmentation. Quant à la marche à pied, elle est quasi stable. Pour être cohérent, le périmètre de l'enquête devait s'ouvrir à la zone frontalière belge, soit 3 communes flamandes et 12 communes wallonnes, afin de tenir compte des nombreux échanges transfrontaliers. C'est chose faite. Les premiers chiffres sont disponibles, ils montrent des tendances sensiblement différentes, les zones concernées étant plus rurales, et témoignent d'un usage faible des transports collectifs et élevé de la voiture.

Une des visites de l'après-midi fut consacrée à une intervention dans le quartier de Fives, situé à l'est de la ville : une opération de restructuration urbaine qui s'est traduite par le remodelage d'un quartier, avec la démo-



Les déplacements quotidiens des habitants de la métropole lilloise. Source : enquête sur les déplacements des habitants 1965, 1976, 1987, 1998, 2006

lition de bâtiments permettant de redonner de l'air et de l'espace (public) dans une zone en difficulté, caractérisée par un taux de chômage élevé et des activités commerciales en baisse. Le programme immobilier, qui visait à redessiner le quartier, comportait la construction de bâtiments accueillant logements, commerces, services sociaux, ... Et la mobilité dans tout cela ? La démarche imposait de retraiter également l'ensemble de l'espace, de façade à façade. Elle accompagne discrètement l'intervention immobilière en donnant une qualité certaine à l'ensemble de l'espace, avec une voirie étroite réalisée dans le même matériau que celui, vaste et aéré, dédié aux piétons et aux cyclistes, intégrant l'accès à une station de métro, avec comme objectif que cette place devienne un vrai centre autour de la mairie de quartier avec de nouveaux axes, des activités économiques, des services à la population améliorés. Elle est caractérisée par une grande simplicité de l'aménagement : quelques bancs, des plantations, des pavés de grès identiques partout. Un bon exemple d'une indispensable approche coordonnée de l'urbanisme et de la mobilité.

Des projets parmi bien d'autres qui nous ont donné un aperçu des initiatives menées et des projets de mobilité lillois. Il nous faudra encore approfondir. Merci en tout cas à nos amis lillois pour leur accueil.



Lille : Quartier de Fives. Source : ICEDD.

<sup>1</sup> Cfr. les Cemaphores 40 et 42.

<sup>2</sup> Centre d'étude sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques.



Nouvelle gare des bus et parking de la gare de Gembloux. Source : ICEDD.

## > RAVeL

### Gros coup de pouce pour le RAVeL : fin des travaux prévue en 2009

Le réseau RAVeL devrait à terme totaliser 1 535 km. Ceux-ci se répartissent comme suit : 680 km sur les anciennes voies ferrées, 600 km le long des voies d'eau navigables et 250 km d'itinéraires de liaison.

Ce programme doit être terminé fin 2009. Cette mesure fait partie du Plan d'action du Gouvernement wallon pour le développement de l'usage du vélo en Région wallonne.

Cela signifie que 575 km doivent encore être aménagés d'ici là : 285 km d'anciennes voies ferrées et de sites propres autonomes, 35 km de chemins de halage et 250 km de chaînons manquants. Pour ce faire, un investissement d'environ 40 millions d'euros devra être consenti. L'hiver clément que nous avons connu a permis d'économiser la moitié de cette somme !

Une décision qui réjouira les inconditionnels des balades sur le RAVeL, mais qui contribuera également à compléter les réseaux de mobilité douce dans les communes wallonnes.



RAVeL. Source : BRENT.

## > Gare

### Intermodalité oblige. La gare de Gembloux fait peau neuve

Vingtième gare belge et septième gare wallonne en termes de fréquentation, la rénovation du site de la gare de Gembloux est très attendue. Les travaux d'aménagement en faveur des bus et la création de nouveaux parkings viennent de se terminer et devraient faciliter la vie des 6500 navetteurs concernés.

Ainsi, 1200 emplacements de stationnement voiture sont accessibles à tous, ce qui double pratiquement la capacité antérieure. Mais ils visent d'abord la clientèle de la SNCB, en particulier les navetteurs abonnés, qui bénéficient d'un tarif très attractif, ensuite les usagers occasionnels, avec un tarif encore très accessible.

Un parking pour une centaine de vélos est également proposé. A terme, un cheminement cyclable sécurisé devra encore faciliter l'accès à la gare pour les cyclistes.

En outre, grâce aux investissements consentis par la SRWT, dorénavant la clientèle des 115 bus à destination de la gare pourra bénéficier d'une excellente accessibilité, avec 13 nouveaux quais présentant une hauteur de 16 cm par rapport à la chaussée, dimension requise pour un accostage favorisant l'accessibilité des bus à planchers surbaissés pour les PMR, et profiter de vastes et confortables abris.

Et les bâtiments de la gare proprement dite ? Le chantier démarrera dès l'année prochaine et devrait se terminer en 2009. Il prévoit la construction d'un nouveau bâtiment et d'une passerelle piétonne permettant d'accéder aux voies, en lieu et place de l'actuel couloir sous-voie. Rendez-vous en 2010 pour l'inauguration.



## > Site Internet

### Relooking pour notre site internet !

Venez découvrir notre site internet rajeuni à la même adresse : <http://mobilite.wallonie.be>. Vous y trouverez les renseignements utiles sur les dossiers gérés par la Direction générale des Transports : PCM, PDS, réseau des CeM, centre de documentation, fiches d'accessibilité multimodales, Semaine de la Mobilité, dossiers européens, ... mais aussi des informations générales sur le secteur et les acteurs de la mobilité en Belgique.

Tous les CeM certifiés à ce jour devraient s'y trouver, n'hésitez donc pas à nous signaler les éventuelles dernières coquilles.

Bonne navigation à tous !

**Contact :** Bernadette GANY  
Tél. : 081 77 30 99, [bgany@met.wallonie.be](mailto:bgany@met.wallonie.be)  
Brigitte ERNON  
Tél. : 081 77 31 32, [bernon@met.wallonie.be](mailto:bernon@met.wallonie.be)

## > Humour



Source : MET – D.321.

... et oui la Région flamande reste encore attachée à la Région wallonne.  
Cette photo prise à un arrêt de la ligne de bus Charleroi - Bruxelles nous prouve les attachements judiciaires des deux régions.

Photo de couverture : MET – D.434.

## > L'Agenda

### Du réseau

- Le 6 mars 2008, démarrage d'un nouveau cycle de **formation de base des CeM**.

**Infos :** Brigitte Ernon, tél. : 081 77 31 32,  
[bernon@met.wallonie.be](mailto:bernon@met.wallonie.be)  
Bernadette Gany, tél. : 081 77 30 99,  
[bgany@met.wallonie.be](mailto:bgany@met.wallonie.be)

### Hors réseau

#### En Belgique

- Formations Gamah**  
Le 16 novembre 2007, « **SECU, quatre maillons pour un bâtiment accessible** », de 9h à 16h,  
Le 23 novembre 2007, « **De la voirie piétonne au sentier de promenade, l'accessibilité piétonne est incontournable** », de 9h à 16h,  
Place Didier 45 à Arlon.

**Infos :** [info@gamah.be](mailto:info@gamah.be)  
<http://www.gamah.be>

#### À l'étranger

- Formations des Ponts et Chaussées  
Les 13 et 14 novembre 2007, « **Elaborer un schéma directeur d'accessibilité des services de transport : obligations et expériences** »,  
Les 29 et 30 janvier 2008, « **Société et transports : prendre en compte l'évolution des comportements et de la mobilité sur les territoires** », à Paris (France).

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

#### Contact :

#### Réseau des Conseillers en mobilité (CeM)

Bernadette Gany, coordinatrice, tél. : 081 77 30 99  
Brigitte Ernon, tél. : 081 77 31 32  
Barbara Schwan, tél. : 081 77 31 21  
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](mailto:reseau-cem@met.wallonie.be)  
<http://cem.mobilite.wallonie.be>



RÉGION WALLONNE

