

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

- > La parole à ... Olivier Van Damme
- > Guidage par GPS. Des collaborations pour plus de cohérence
- > Covoiturage et centrales de mobilité. Des nouveaux services
- > Enquêtes mobilité. Un nouvel outil
- > Voiries. Les chantiers au cœur de la journée d'études de l'UVCW
- > TEC. Avenants au contrat de gestion
- > Vélo. Maisons des cyclistes. Quoi de neuf à Namur et à Mons ?
- > Implantations commerciales. La loi Ikéa bientôt régionalisée
- > Mobilité en chiffres. A Lyon, la voiture recule

> sommaire



Namur. Source : ICEDD.

> La parole à ...

Olivier Van Damme, chercheur à la division Mobilité du Centre de recherches routières (CRR)

La route au service de tous les citoyens.

Trop longtemps, le tout à la voiture a pénalisé considérablement notre mobilité, n'offrant parfois que très peu d'attraits aux autres modes de transport étant donné leur manque de fiabilité, de confort, de compétitivité, de sécurité. Depuis lors, les mentalités ont beaucoup changé au profit d'une complémentarité entre les différents modes de transport. Celle-ci est visible quotidiennement au travers d'une meilleure répartition de l'espace public : apparition des bandes ou sites propres bus, élargissement presque systématique des pistes cyclables et des trottoirs, création d'espaces partagés, ... Des efforts importants sont également consentis pour améliorer le confort et la sécurité des usagers faibles via par exemple l'usage de revêtements adaptés ou le placement de dispositifs de sécurité.

Fort de ce constat, le Centre de recherches routières, par sa division Mobilité, considère la route au sens large, à savoir un espace où se côtoient tous les usagers : automobilistes, camionneurs, chauffeurs de bus, motards, cyclistes, piétons, ... En plus de son expérience de plus de cinquante ans en matière d'infrastructures routières, le CRR se penche donc également sur l'usage qui en est fait. En Belgique, les études menées par la division Mobilité sont par exemple : la mise en place d'une méthodologie de suivi des PCM, l'analyse des conditions pour des tests de « supertrucks », la réalisation d'une plateforme de concertation de la recherche belge en mobilité (BeMoRnet), l'optimisation de l'utilisation des panneaux à message variable, ...

La mobilité multimodale est l'avenir de tous, pensons donc à chaque usager !

Je profite de l'occasion qui m'est donnée pour remercier l'équipe du réseau des CeM qui, depuis mes débuts comme bio-ingénieur fraîchement sorti de la faculté, a toujours été d'une grande aide pour me guider dans mon avenir professionnel.

Contact : Olivier VAN DAMME
Tél. : 02 775 82 49
o.vandamme@brrc.be

> Guidage par GPS

Des collaborations pour plus de cohérence

Les enjeux

A l'heure actuelle, suite à l'usage sans cesse croissant du GPS par le grand public, le risque est grand de voir se creuser un écart entre les politiques développées par le MET et les communes en termes de hiérarchisation des voiries, de signalisation, d'études (PCM, etc.) et de réalisations (développement de politiques incitatives, mise en œuvre du PCM, etc.), et l'usage des GPS embarqués. En effet, les acteurs du guidage satellite (du fabricant de GPS au producteur de données) ne tiennent pas nécessairement compte des politiques induites par le secteur public en la matière, et ce, par manque d'intérêt pour celles-ci ou faute d'informations cohérentes fournies par les administrations.

Comment organiser le transfert de données vers les acteurs du guidage par satellite afin que ceux-ci le répercutent sur l'utilisateur ? Deux types d'informations sont concernées : d'abord la validation de l'adéquation entre la hiérarchie des routes proposées dans les bases de données routières privées et celle proposées par le MET (réseau structurant) et par les communes (PCM notamment), ensuite la mise à jour au quotidien des bases de données routières, chaque fois qu'une modification est apportée sur une voirie (tracé, signalisation, etc.).

Le réseau des CeM s'est penché sur cette question, a constitué un groupe de travail et organisé une formation sur cette problématique. Voici les grandes lignes de la démarche, au stade actuel de son développement.

Un groupe de travail pour valider la hiérarchisation du réseau

Il est rapidement apparu qu'il était nécessaire de connaître le contenu des informations cartographiques produites par les fournisseurs de bases de données (et qui sont ensuite utilisées par les fabricants de GPS). Les deux grands types d'informations sont les classes de fonction et les classes de vitesse. Les premières définissent un réseau hiérarchique destiné à déterminer un itinéraire efficace pour un voyageur. Les secondes classifient les aspects vitesse d'une route en se basant sur les panneaux de limitation des vitesses ou sur les

vitesse légalement autorisées mais en combinant plusieurs facteurs (p. ex. certaines contraintes physiques ou les caractéristiques d'accès). Elles sont fournies pour le calcul de l'itinéraire et l'information sur le temps de route.

Un groupe de travail a été constitué, comprenant des représentants du MET (D311), des CeM des grandes villes wallonnes, de NAVTEQ (producteur de base de données), avec le concours de l'ICEDD.

A partir des cartes utilisées par les GPS, les représentants des grandes villes ont effectué une analyse sur leur territoire et fait le point sur la hiérarchisation du réseau, notamment par comparaison avec leur Plan communal de mobilité (celui-ci permettant d'identifier aisément les voiries par lesquelles les villes souhaitent canaliser les trafics d'entrée, de sortie et de transit), et sur les catégories de vitesse. Le cas échéant, ils ont identifié quelques incohérences, erreurs, repéré une voirie à déclasser ou l'inverse.

Sur cette base, une méthodologie sera définie afin d'assurer une démarche identique sur l'ensemble du réseau wallon. Les données NAVTEQ et TELEATLAS ont été toutes les deux passées en revue sur le territoire des grandes villes wallonnes.

Ces différents constats devraient conduire à introduire, sans trop de difficultés, quelques corrections dans les bases de données des GPS, de manière à refléter la hiérarchie du réseau définie dans le cadre des PCM, mais aussi du réseau structurant établi par la Région wallonne. Les classes de vitesses font, quant à elles, apparaître des discordances importantes avec les vitesses légalement autorisées.

L'actualisation des informations routières

Le deuxième aspect porte sur l'actualisation des bases de données routières. Celle-ci devrait se faire via la mise en place d'un protocole informant les fabricants de bases de données que des modifications ont été apportées sur certaines voiries. Ce protocole constituerait le moyen de communication univoque entre les acteurs de terrain (communes et directions extérieures du MET) et les fournisseurs de bases de données routières. Le MET assurerait la mission de validation des données fournies, devenant ainsi l'interface entre les administrations publiques et les sociétés privées.

Par ailleurs, de nombreuses modifications font l'objet d'un règlement complémentaire de police (RCP). Il y a lieu dès lors d'identifier les cas de figures rencontrés dans ces règlements (changement de sens de circulation, changement de vitesse, nouvelles restrictions de gabarit, ...) de manière à les centraliser, pour ensuite les transmettre aux principaux intéressés.

Depuis le 1er janvier 2008, la Région wallonne, via le MET, est chargée de la tutelle relative aux RCP. Il est donc envisageable de mettre au point un protocole d'encodage des RCP afin qu'ils soient transmis par les communes sous une forme normalisée au MET. Celui-ci

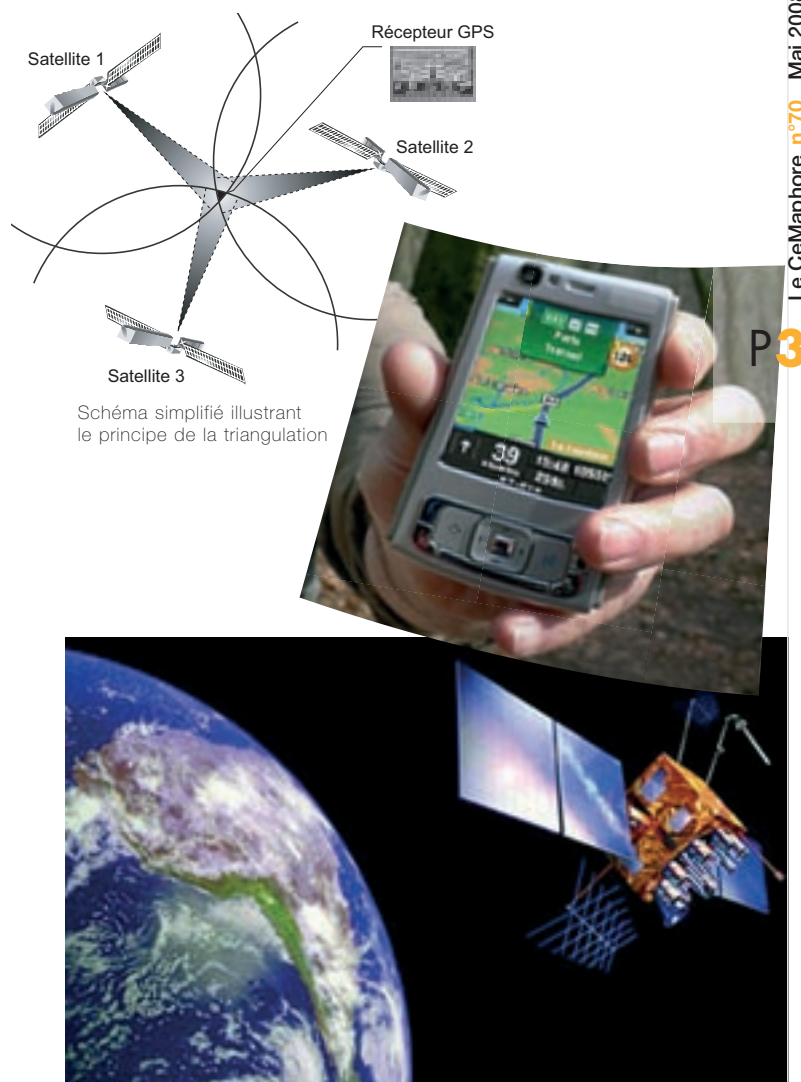
serait alors en mesure de gérer à la fois la tutelle des RCP et la transmission des données actualisées. Ce protocole d'encodage pourrait s'inspirer de celui mis au point par la Région de Bruxelles Capitale et l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles capitale¹.

Une formation à l'intention des CeM

En décembre dernier, une formation continue intitulée « le GPS : outil de la mobilité » a traité de ces aspects. Ce fut l'occasion d'exposer l'état d'avancement des travaux en cours et de dessiner une prospective. Au cours de ces journées, la distinction a été établie entre d'une part la problématique du guidage par GPS et plus exactement des itinéraires proposés par les GPS et d'autre part la mise à jour des informations routières renseignées.

La suite ?

Aujourd'hui, la démarche est initiée, et l'intérêt est manifeste des deux côtés : fournisseurs de bases de données privées et administrations publiques. Mais le travail est encore loin d'être terminé. La prochaine étape concerne l'analyse du réseau, à entreprendre à plus grande échelle, en référence aux PCM existants. Nous vous tiendrons bien sûr informés de la suite qui sera donnée à ce dossier.



¹ Cfr. le Cahier du Moniteur de la Mobilité n°6. Les règlements complémentaires, octobre 2007. Document téléchargeable : <http://www.avcb-vsgb.be/fr/Publications>.



De nouveaux services

L'asbl Taxistop, active en Région wallonne depuis plusieurs années déjà, a rebaptisé dernièrement sa centrale de covoiturage : « Carpoolplaza ». Par ailleurs, elle propose aux communes la création de « Centrales de mobilité des moins mobiles » (CMM), un service appelé à se développer à l'avenir. Voici un petit compte-rendu de ces deux initiatives, soutenues par la Direction générale des Transports du Ministère de l'Équipement et des Transports.

Carpoolplaza

Depuis le 11 mars dernier, www.carpoolplaza.be est le nom du nouveau site Internet de covoiturage proposé par Taxistop. Il a été complètement remodelé pour dynamiser cette pratique. Pour cela, il s'est principalement appuyé sur une enquête réalisée par le bureau d'études Traject, concernant les principaux freins au covoiturage.

Le nom du site Internet : carpoolplaza.be se veut représentatif d'un espace ouvert, de rencontre et d'information autour du covoiturage. Une nouvelle image a donc été développée, davantage en adéquation avec les attentes des utilisateurs et des entreprises. L'accent a été mis sur le côté convivial et sur un contenu riche. Le site propose toutes les informations utiles en matière de fiscalité, présente les intérêts économiques et écologiques du covoiturage et propose de s'inscrire à la toute nouvelle newsletter, de manière à rester en permanence au courant de l'actualité. De nouvelles applications verront prochainement le jour sur le site : par exemple un calculateur pour les avantages financiers et écologiques que procure le covoiturage.

accès. Les utilisateurs de la CMM paient une affiliation annuelle (7 €) et un défraiement de 0,29 €/km directement au chauffeur.

Les chauffeurs bénévoles sont les piliers de la centrale. La plupart des personnes qui se proposent comme chauffeur sont pensionnées, sans emploi, au foyer, ... Elles perçoivent une indemnité pour leurs frais de déplacement et bénéficient d'une assurance adéquate nécessaire pour exercer leur mission : omnium, responsabilité civile, dommages physiques. Le nombre total de kilomètres comprend le trajet demandé plus la distance entre le domicile du chauffeur et celui du demandeur.

Créer une Centrale des moins mobiles ne coûte presque rien. La gestion au quotidien nécessite une ligne téléphonique et un peu de disponibilité d'un membre du personnel. Pour couvrir ces frais, la Centrale peut facturer une petite somme par trajet couvrant les coûts administratifs. La Centrale paie annuellement une affiliation de 80 € (gratuite la première année). Lors de la création d'une nouvelle centrale, Taxistop met à disposition un manuel explicatif complet ainsi que tous les documents utiles (formulaires d'inscription, cartes de membre, ...).

Ce concept est déjà fort répandu en Flandre et en Région Bruxelloise où 228 centrales sont actuellement actives. En Wallonie, la première a été créée à Houyet. Dans l'ensemble des Régions, le projet regroupe environ 2 300 chauffeurs offrant leurs services à plus de 21 000 personnes, soit plus de 5 600 000 kilomètres parcourus par an. Alors, à quand d'autres CMM en Wallonie ?

Contact : Benoît MINET
Tél. : 010 23 58 05
bmi@taxistop.be
www.taxistop.be - www.carpoolplaza.be

Les Centrales des moins mobiles (CMM)

Initié par Taxistop, le concept de Centrale des moins mobiles, a été développé afin d'offrir aux personnes qui ont des difficultés pour se déplacer ou des revenus limités les moyens de transports nécessaires. Cela concerne principalement des personnes âgées, légèrement handicapées ainsi que des personnes en situation précaire qui désirent se rendre dans leur famille, chez le médecin, au supermarché, ...

Des automobilistes bénévoles, disponibles certains jours ou pendant quelques heures de la semaine, prennent en charge ces déplacements. Les demandes sont coordonnées par un service téléphonique disponible en permanence.

Bien sûr, il ne s'agit pas d'un service de taxi ! Le recours à la Centrale des moins mobiles est lié à certaines restrictions : les personnes doivent avoir une mobilité réduite effective, leurs revenus ne peuvent dépasser deux fois le revenu minimum garanti, et aucun transport en commun ne peut être disponible pour le trajet demandé, à moins que la personne n'y ait pas



Un nouvel outil

Les enquêtes de mobilité apportent des données quantitatives mais aussi qualitatives fort intéressantes pour l'établissement d'un diagnostic de mobilité. Elles permettent également de mieux connaître les comportements des individus et leurs attentes et d'esquisser des pistes de solutions. Elles sont utiles à l'échelon régional, mais encore davantage au niveau local, pour bien appréhender les enjeux et les marges d'actions.

Si de vastes « enquêtes ménage » ont été effectuées à l'échelle de la Belgique ou de la Région wallonne il y a quelques années, cet outil est régulièrement utilisé dans le cadre de la réalisation de Plans communaux de mobilité (PCM), Plans de déplacements scolaires (PDS) ou pour l'établissement de Plans de transport d'entreprises (PDE) ou d'administrations, voire de zonings d'activités économiques (PMZA), ...

Toutefois, cette démarche est souvent considérée comme lourde, longue et coûteuse, à moins de rationaliser, de généraliser et de systématiser la démarche. C'est ainsi que la Direction générale des Transports du MET a mis au point un modèle de questionnaire, léger, modulable et adaptable en fonction des besoins et de chaque contexte, offrant la possibilité de répondre en ligne (système le plus efficace bien sûr) ou sur un formulaire papier, et bénéficiant d'un système de traitement des données générant des résultats et un rapport de façon quasi automatique.

Ce nouvel outil permet de rencontrer de nombreux besoins. Il est d'ores et déjà d'application dans plusieurs projets.

Ainsi, la plupart des nouveaux Plans communaux de mobilité, qui comportent dans leur cahier des charges un volet « mobilité scolaire » approfondi, se lancent ou vont se lancer dans cette démarche¹. Lors du démarrage du PCM, les directions des écoles sont rassemblées et informées de la possibilité de réaliser ces

enquêtes mobilité. Leur collaboration est sollicitée, car elle est indispensable. Les différentes étapes du processus de mise en œuvre sont présentées : les consignes à l'intention des enseignants pour la distribution et la gestion des questionnaires, un mode d'emploi du questionnaire, le courrier type à adresser aux parents, les délais de réalisation, ... Une bonne solution consiste à impliquer les enfants dans la démarche et à associer l'enquête à des activités à caractère pédagogique en faisant participer les élèves à l'encodage des données par exemple.

Parmi les projets qui profitent de cet outil, citons encore les Plans de déplacement de la Ville et de la province de Namur, ou encore celui de la FUCAM et de la HERB situées sur le territoire de la Ville de Mons. Ce dernier va déboucher sur la réalisation d'un folder qui permettra d'interpeler, chiffres en mains, les divers intervenants concernés par l'accessibilité de ces différentes implantations scolaires.

La création d'un outil cartographique est en projet. Celui-ci devrait permettre, à terme, à toute personne impliquée dans la réalisation de ces enquêtes, d'introduire les fichiers d'adresses des élèves ou des employés, leur mode de déplacement et de générer ainsi des cartes de synthèse, particulièrement éclairantes pour visualiser les mouvements sur le territoire.

Cette démarche permettra également de disposer, plus tard, d'un ensemble de données fort intéressantes sur la Région wallonne, contribuant à dessiner un peu mieux le paysage de la mobilité, à préciser des informations sur les modes de déplacement en regard de contextes particuliers : type de commune, densité d'habitat, dessert en transport en commun, ... Un pas de plus pour une meilleure connaissance de nos pratiques « mobilités » et pour une stratégie d'action plus pertinente.

Des informations complémentaires sont disponibles sur le site Internet : <http://mobilite.wallonie.be>

Contact : Erich SUPLIS
Tél.: 081 77 31 36
esuplis@met.wallonie.be



Enquête sur la mobilité scolaire. Exemple de Tubize.



Source : ICEDD.

¹ Citons par exemple les communes de Fléron, Soumagne, Beyne Heusay, Léglise, Habay, Bouillon, Braine-le-Château, Rebecq, Saint Georges sur Meuse, Verviers, Tubize, ...





Namur : Chaussée de Louvain. Source : ICEDD.

> Voiries

Les chantiers au cœur de la journée d'études de l'UVCW

Les 16, 17 et 24 avril derniers, l'Union des Villes et Communes de Wallonie a rassemblé élus et techniciens autour de la problématique des chantiers de voiries, plus précisément : « Comment gérer les travaux sur la voirie publique, comment minimiser les nuisances pour les riverains ? »

Ce fut l'occasion de rappeler l'impact et les conséquences d'interventions sur la voie publique pour les différentes catégories de publics concernés, en particulier en termes de mobilité, d'accessibilité et de sécurité pour tous les usagers, mais aussi de conséquences économiques possibles. Il importe donc d'être prévoyant et de bien prendre en compte l'organisation du chantier dans ces perspectives.

L'exemple de la gestion du chantier de l'aménagement de l'Allée Verte à Durbuy a montré tout le bénéfice qui peut être retiré d'une bonne communication, information et concertation sur le projet, et ce, lors de chaque étape de celui-ci : dès sa conception, lors de la présentation du projet, de la rédaction du cahier des charges et de la réalisation du chantier.

Cette démarche permet d'être à l'écoute des citoyens et de tenir compte de leurs attentes et de leurs besoins, voire de prendre connaissance de certaines réalités du terrain pas toujours perceptibles de l'extérieur. La fonction commerçante est particulièrement concernée par les travaux de voiries en raison des répercussions que ceux-ci ont sur la clientèle, sans oublier la nécessaire (ré)organisation des livraisons. Le TEC est aussi directement touché par une gestion cohérente et concertée des chantiers, qui évite, si possible, toute modification d'itinéraires.

A cet égard, le cahier des charges est susceptible de jouer un rôle clé car il fixe les délais, peut déterminer les périodes de réalisation ou en proscrire certaines, éviter certains types de nuisances, et définit ainsi un ensemble de conditions de nature à faciliter la vie de tous.

La problématique des impétrants a aussi été évoquée. Ces petits ou plus gros chantiers sont souvent la source de bien des désagréments. Un projet de décret réglementant l'intervention des impétrants sera déposé au Parlement wallon à la rentrée prochaine. Il concerne essentiellement l'information, la coordination et l'organisation des chantiers en voiries et sous les cours d'eau. D'ores et déjà, des expériences-pilotes ont été lancées dans une douzaine de communes, afin d'évaluer la praticabilité du système et d'identifier les points auxquels il faudra être particulièrement attentif lors de la rédaction des arrêtés d'exécution.

Et en attendant l'entrée en vigueur du décret, les communes peuvent faire usage de leurs compétences de police administrative générale et de gestionnaire de voirie pour approcher cette problématique sur leur territoire.

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

> TEC

Avenants au contrat de gestion

Toute l'information relative aux contrats de gestion 2006-2010 entre la Région wallonne, la SRWT et les cinq TEC est disponible sur le site Internet <http://mobile.wallonie.be>.

Une attention particulière doit être accordée à l'avenant n°1, qui concerne notamment l'amélioration de l'offre de transport dans les zones à faible densité de population et les pôles d'activités économiques, sociaux et culturels, via la mise en place de bus locaux. L'annexe 13 reprend un modèle de convention entre le TEC et la commune. Nous reviendrons prochainement sur ce sujet pour faire le point sur l'avancement des projets.

Le deuxième avenant, quant à lui, vise plus particulièrement une fonction nouvellement dévolue aux TEC, le rôle de manager de la mobilité alternative à la voiture individuelle, et lui attribue une mission élargie allant de la diffusion de l'information sur la mobilité sans contrainte à la présentation de toute une palette de produits « mobilité » complémentaires. L'annexe 14, y relative, précise cette mission et propose un plan d'action.



Source : MET - D434.

> Vélo

Maisons des cyclistes. Quoi de neuf à Namur et à Mons ?

A Namur, signalons la réouverture du pavillon vélo ! Le Gracq y assure l'accueil, la vente et la location de vélos de ville, de loisir, pliable ou électrique, la formation vélo trafic et vélo entretien, l'organisation de balades et la diffusion de cartes et de brochures. Le CPAS assure de son côté (via l'asbl l'Outil) leur entretien.

A Mons, la lettre d'information de la Maison des cyclistes a fait peau neuve et vous propose de diffuser, par son intermédiaire, tout renseignement utile relatif à l'organisation d'une balade à vélo sur ce territoire.

Contact : <http://www.gracq.org/mdc-namur/index.html>.

Pour s'inscrire à la newsletter : http://www.provelo.org/newsletter_fr.php3

> Implantations commerciales

La loi Ikéa, bientôt régionalisée

Pour rappel, la loi du 13 août 2004, relative à l'autorisation d'implantations commerciales, a donné une grande autonomie aux pouvoirs locaux qui, in fine, prennent la décision d'octroyer ou non le permis socio-économique, la matière étant toutefois une compétence fédérale.

D'ici la fin 2009, celle-ci devrait revenir aux Régions et leur permettre de mener leur propre politique intégrée entre le commerce de détail et le secteur de la distribution, en cohérence avec l'aménagement du territoire, de compétence régionale. Des concertations avec la ou les Régions limitrophes sont envisagées lorsque des implantations commerciales sont prévues en zone frontalière.

Une meilleure adéquation devrait ainsi être obtenue entre le développement commercial et la gestion de l'espace, afin de mieux gérer, notamment, l'augmentation de la demande de déplacement et la dépendance à l'automobile, générée par les mégaprojets qui cherchent à s'installer en périphérie des villes.



Louvain-la-Neuve. Source : MET - D434.



Lyon. Source : F.B.

> Mobilité en chiffres

A Lyon, la voiture recule

Pas de péage urbain à Lyon, et pourtant ... la voiture recule ! C'est ce qu'a révélé l'Enquête ménage déplacements (EMD)¹.

Les pratiques de déplacements des Grands Lyonnais ont changé en dix ans, avec une baisse de la part de la voiture (elle représente aujourd'hui 47,4 % des déplacements des résidents du Grand Lyon, soit nettement moins d'un sur deux, contrairement à 1995), et l'augmentation de l'usage des transports en commun urbains, du vélo et de la marche.

Ces évolutions constatées en 2006 dépassent les objectifs affichés dans le PDU. Dans Lyon et Villeurbanne, une commune périphérique importante, la baisse de l'usage de la voiture et l'augmentation de l'usage des transports en commun sont encore plus marquées.

Rappelons que, lors de la même enquête menée à Lille, une inversion de tendance identique a été observée.

ENQUÊTE MÉNAGE DÉPLACEMENTS (EMD) : RÉPARTITION MODALE DES DÉPLACEMENTS DES HABITANTS DU GRAND LYON

Mode de déplacement	1995	% 2006	Evolution
A pied	32,2	33,6	+ 4 %
A vélo	0,6	1,7	+ 180 %
Deux roues motorisés	0,5	0,5	
Transport en commun urbains	13,0	15,3	+ 18 %
Voiture : passager	11,6	10,6	- 9 %
Voiture : conducteurs	40,3	36,8	- 9 %
Autres TC et modes de transport	1,8	1,5	- 17 %
Total	100%	100%	

Pour en savoir plus : <http://www.sytral.fr/2818.0.html>.

¹ Depuis 1976, chaque année, plusieurs agglomérations françaises font l'objet d'une enquête ménages déplacements « standard Certu ». Une soixantaine d'enquêtes ont ainsi été réalisées selon ce cahier des charges dans une quarantaine d'agglomérations.

> Conseils de lecture

Stationnement et universités, Certu, 2008.
Comment l'université, important générateur de mobilité, est-elle prise en compte dans les politiques de déplacements ? Comment les gestionnaires universitaires abordent-ils le stationnement sur les campus ? L'université se doit d'être bien desservie. Des investissements conséquents ont été réalisés pour rendre les sites universitaires accessibles par des modes de transport en commun lourds. En revanche, le corollaire qui consiste à peser sciemment sur les conditions de stationnement pour favoriser l'usage des modes doux n'est pas mis en œuvre.

Ce rapport d'étude est disponible au CDDM et est téléchargeable sur www.certu.fr/catalogue

Alain Bourdin, **Mobilité et écologie urbaine**, Descartes et Cie, 2007.

L'individualisation radicale et la mobilité généralisée dominent les métropoles contemporaines. Les exigences environnementales entraîneront de grandes mutations, mais « l'automobilité » survivra à l'automobile et la mobilité restera une composante majeure du fonctionnement social et de la culture urbaine. Ce livre analyse le nouveau rapport entre les habitants et la ville ; il propose les outils intellectuels permettant de faire de cette « ville des flux », celle de la nouvelle écologie urbaine.

Ce document est disponible au CDDM.

Infos : Brigitte Ernon, Gestionnaire
Centre de documentation et de diffusion en mobilité
Tél. : 081 77 31 32
centre-doc-mobilite@met.wallonie.be
<http://documentation.mobilite.wallonie.be>

> Humour



On connaissait la 2 chevaux. Voici à présent la 2 chameaux !

Photo de couverture : F.B.

> L'Agenda

En Belgique

- Formations Gamah
Le 3 juin 2008, « **Formation pratique** » de 10h à 16h, au Camet, boulevard du Nord 8 à Namur.
Le 6 juin 2008 : « **De la voirie piétonne au sentier de promenade, l'accessibilité est incontournable** »,
Le 13 juin 2008 : « **Secu, 4 maillons pour un bâtiment accessible** »,
de 9h à 16h, au Stade Luc Varenne, rue du Follet à Kain (Tournai).

Infos : Bernadette Dave – Gamah
Tél. : 081 24 19 37, fax : 081 24 19 50
bernadette.dave@gamah.be
<http://www.gamah.be>

- Le 5 juin 2008, « **Colruyt : mobilité, transport et environnement** » : visite
Infos : <http://www.iewonline.be/>
- « **Signalisation verticale. Marquage CE obligatoire à partir du 1er septembre 2008** »
Le 3 juin 2008 à Namur, le 24 juin 2008 à Liège, le 11 septembre 2008 à Mons, le 2 octobre 2008 à Sterrebeek.

Infos : <http://www.brrc.be/rec>

A l'étranger

- Formations des Ponts et Chaussées
Du 10 au 12 juin 2008, « **Concevoir et réaliser un espace public : du projet à la réalisation des rues et des places** »,
à Paris (France)

Infos : Ponts Formation Edition

Contact :

Réseau des Conseillers en mobilité (CeM)

Bernadette Gany, coordinatrice, tél. : 081 77 30 99

Brigitte Ernon, tél. : 081 77 31 32

Céline Fecci, tél. : 081 77 31 34

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

<http://cem.mobilite.wallonie.be>



RÉGION WALLONNE

