

# le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité



- > La parole à ... Yvon Loyaerts
- > Association. Le réseau Rues : pour une mobilité urbaine conviviale et sûre
- > Quartiers de gares. Quel avenir ? Quelle stratégie de développement ?
- > Visite de terrain. Deuxième visite des CeM à Lille
- > Centre de documentation. Un appui à l'étude de la mobilité dans les écoles secondaires

> **sommaire**





Source : SPW - Direction de l'Édition

## > La parole à ...

### Yvon Loyaerts, directeur général de la Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques

Depuis le 1<sup>er</sup> août, j'ai le grand honneur d'être le directeur général de la Direction générale Mobilité – Voies hydrauliques, établie dans le cadre de la restructuration des services de l'administration wallonne.

Le défi est de taille, qui consiste à rassembler en une seule entité deux anciennes directions générales du MET et quelques services issus d'une troisième. Il l'est d'autant plus qu'il s'agit des activités, de la motivation et d'une partie importante de la vie de près de 2 100 agents de la Région, contractuels ou statutaires.

Cependant, il s'agit surtout d'aborder des enjeux stratégiques pour l'avenir de la Wallonie, pour la mobilité de ses habitants, pour son développement économique et pour la pérennité de son cadre de vie et du bien-être de sa population.

En effet, l'accroissement de la mobilité, dû e.a. à l'ouverture de nouveaux marchés et à la mondialisation de l'économie et du tourisme, va de pair avec le renchérissement et la rareté annoncée des carburants

actuels et aussi avec des inquiétudes croissantes d'ordre environnemental et climatologique.

Dans ce contexte, le rôle futur de la Direction générale Mobilité - Voies hydrauliques est tout simplement capital. Que l'on en juge en citant quelques uns parmi les grands enjeux et projets des années à venir : diminution de la pression automobile dans nos villes et villages, développement du transport de marchandises par la voie d'eau ou le chemin de fer ; développement des pôles multimodaux de Bierset et du Trilogiport pour n'en citer que deux, nouvelles infrastructures hydrauliques destinées à la navigation de bateaux de 2 000 tonnes : projet Seine – Escaut, dorsale wallonne, 4<sup>ème</sup> écluse de Lanaye.

Mais, par-dessus tout cela, au-delà des nombreuses initiatives prises dans le cadre du Contrat d'Avenir ou du Plan Marshall, il me paraît primordial de fédérer ces nombreuses initiatives au sein d'une politique intégrée, d'un plan pour la future mobilité de la Wallonie, à l'instar de ce qui se fait dans les régions ou pays voisins. A mes yeux, la définition d'un tel plan, et les engagements qui peuvent en découler, sont les seuls garants d'une mobilité réussie, intégrant avec succès le développement économique, l'aménagement spatial et les aspects environnementaux.

Pour tout cela, il va sans dire que je compte sur mes collaborateurs au sein de la direction générale, sur leur compétence, leur dévouement et leur dynamisme, mais aussi sur tous les relais extérieurs : monde académique, monde de l'entreprise et, bien évidemment, le réseau des conseillers en mobilité, lien primordial avec la mobilité locale.

**Contact :** ir Yvon LOYAERTS  
Tél. : 081 77 26 90  
yloyaerts@met.wallonie.be

## > Association

### Le réseau RUES : pour une mobilité urbaine conviviale et sûre

Tout a commencé avec notre « code de la rue » en Belgique. Vous vous souvenez ? En 2003, à la suite d'une large concertation, un arrêté royal modifie le code de la route pour y inclure différentes dispositions plus favorables aux usagers vulnérables, les parents pauvres de ce code : zones de rencontre, généralisation du sens unique limité, chemins réservés aux cyclistes, piétons, cavaliers et charroi agricole, nouvelles règles générale de prudence vis-à-vis d'un usager plus vulnérable, zone 30 d'abord d'école, etc.

En 2006, la France lorgne envieusement sur notre code de la rue. L'Institut Belge pour la Sécurité Routière est invité aux quatre coins de l'hexagone pour présenter la démarche. Mais il y a encore beaucoup de choses à faire chez nous aussi et beaucoup à apprendre

en sortant de nos frontières. C'est alors que quelques « experts » en mobilité et sécurité routière de Suisse, de France et du Québec décident de se rencontrer à Lyon pour échanger leurs expériences, leurs questions, visiter des aménagements intéressants, faire progresser « leurs causes » :

- Rue de l'Avenir (CH), « groupe conseil » indépendant en matière d'écomobilité, de sécurité des usagers les plus vulnérables et d'urbanisme de proximité ;
- Rue de l'Avenir (F) est un peu le pendant français de l'association suisse ;
- Le CERTU (F), Centre d'Etude sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions qui dépend du Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables ;
- L'IBSR ;
- et par téléconférence une représentante de la Direction de la Sécurité en Transport du Ministère des Transports du Québec.

En 2007, ce beau monde se retrouve à Bruxelles pour visiter notamment des zones de rencontre récentes ou des aménagements cyclables. En avril 2008 c'est à Berne que nous nous réunissons avec des nouveaux partenaires : la Sécurité Routière (Luxembourg), la Coalition québécoise sur la problématique du poids<sup>1</sup> et un représentant de l'Université de Liège.

Parmi les différents sites pilotes que nous avons pu visiter, retenons en trois :

**La zone de traversée libre de Köniz.** Une artère commerçante aménagée en zone 30 avec une bande centrale « neutralisée » facilitant la traversée des piétons. Les passages piétons ont disparu et les mouvements tant des piétons que des automobilistes sont fluides.

<sup>1</sup> Chargée de promouvoir les déplacements doux au Québec.

<sup>2</sup> La Cemathèque n°19, p.17, présente cet aménagement.

Auparavant, la voirie était à 50 km/h, avec des feux aux extrémités et des passages pour piétons, pourtant le temps de parcours moyen d'un automobiliste sur le kilomètre de l'artère était de 20% supérieur et les traversées piétonnes plus difficiles.

### La zone de rencontre de la place centrale de Bienne<sup>2</sup>.

Sept rues se rencontrent sur cet espace qui était autrefois un carrefour à feux extrêmement complexe. Aujourd'hui, il y a toujours 10 à 15 000 véh./jour dont plus de 1 000 bus, mais le carrefour est devenu une vaste place rehaussée, aménagée sobrement de façade à façade. Tout se passe au ralenti, et les circulations de piétons, cyclistes, voitures, bus et camions sont fluides. Depuis son réaménagement, la place est devenue le lieu de rassemblement incontesté de Bienne et de nouvelles activités s'y multiplient.

### Les zones de rencontre à la demande de Berne.

Un budget municipal permet l'aménagement progressif de zones de rencontre à la demande et en collaboration avec les comités de quartier. L'aménagement est personnalisé et un panneau aux entrées de la zone est laissé à la créativité des riverains.

Quelques réussites dont nous pouvons certainement nous inspirer. D'autres sont à voir sur [www.zonederencontre.ch](http://www.zonederencontre.ch). À l'issue de la rencontre de Berne, le réseau RUES était né, et c'est à Luxembourg que nous nous verrons en 2009. Et vous savez quoi depuis cet été? La France et le Luxembourg ont introduit la zone de rencontre dans leur code, et les autres dispositions du code de la rue sont en bonne voie en France. Dans son décret du 30 juillet dernier, la France a aussi généralisé les « double sens cyclables » dans les zones 30 et a introduit le principe de la responsabilité de l'usager le plus fort par rapport au plus faible (à l'instar de l'article 7 du code belge).

Bonne rue !

**Contact :** Benoît DUPRIEZ

Tél. : 02 244 15 11,

[benoit.dupriez@ibsr.be](mailto:benoit.dupriez@ibsr.be)



Köniz, Bienne - Source : Benoît Dupriez



## Quel avenir ? Quelle stratégie de développement ?

On constate à l'heure actuelle un regain d'intérêt et un nouvel attrait pour le chemin de fer, et par voie de conséquence pour les quartiers de gares et leur développement urbanistique. Ils s'expliquent en raison du coût croissant du transport individuel, de la congestion routière, des préoccupations environnementales, sans oublier les incitants mis en place pour favoriser ce transfert modal.

Quelle affectation privilégier pour les terrains qui jouxtent ou qui sont proches des gares ? Quelles activités encourager ? Des bureaux ? De l'habitat ? Du commerce ? Des parkings ? Il n'y a pas de réponse toute faite, mais nécessité d'une réflexion globale.

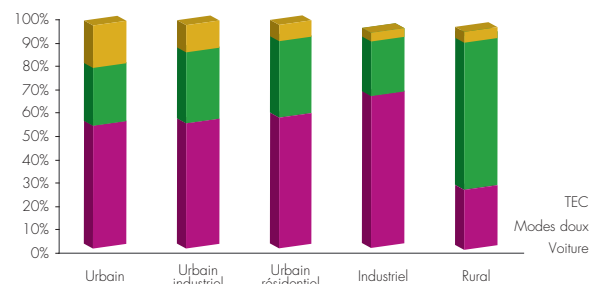
La tendance actuelle est de construire des immeubles de bureau autour des gares des quelques grandes villes wallonnes et des parkings autour des autres gares. S'agit-il toujours de la réponse la plus appropriée aux besoins ? Une étude a été menée sur ce sujet à la demande de la Région wallonne dans le cadre de la Conférence pour le développement territorial (CPDT)<sup>1</sup>. Vous trouverez ci-après quelques éléments importants de la problématique mais nous vous suggérons, si vous êtes intéressé, voire directement concerné par cette problématique, de prendre connaissance des rapports complets.

L'évolution des comportements de mobilité est caractérisée ou influencée par un allongement de la distance parcourue, la complexification des pratiques, la dispersion des activités, l'étalement des horaires.

L'analyse des déplacements par le rail (base statistique fournie par la SNCB à partir de ses abonnés) montre que les Wallons qui prennent le train travaillent peu en Wallonie, mais se dirigent surtout vers Bruxelles, et que les mouvements internes à la Région sont plutôt scolaires.

Il faut donc distinguer les grandes gares de destination (Namur, Liège, Mons et Charleroi), les gares mixtes (nombreux départs et nombre significatif d'arrivées), et de nombreuses petites gares de départ. A l'intérieur de ces catégories, il faut encore nuancer les comportements, en particulier par rapport au pouvoir d'attraction exercé par Bruxelles. Une bonne connaissance des comportements d'une part et des particularités locales d'autre part est donc nécessaire pour effectuer une première lecture de la situation.

En regard, les quartiers de gares se répartissent en plusieurs grandes familles d'occupation du sol : quartiers fortement urbanisés, quartiers à dominante résidentielle, quartiers entourés par d'importantes surfaces industrielles, quartiers caractérisés par un environnement industriel peu bâti, quartiers peu urbanisés. Elles ont pour corollaire des comportements spécifiques en matière de mode de déplacement pour accéder à la gare, fort riches d'enseignements. L'accessibilité de la gare : voiries d'accès, fréquence et couverture de la desserte en bus, éventuelles barrières, influencent bien sûr le choix du mode de transport utilisé pour atteindre celle-ci.



Part modale des abonnés se rendant à un type de gare (en %) Source : CPDT.

Et c'est autour de cette problématique ou à partir d'elle que vont s'articuler la réflexion et se définir les grandes orientations spatiales pour une stratégie de requalification et de gestion cohérente des quartiers entourant les gares en vue d'accroître l'attrait du transport en commun. Ainsi, c'est à partir des flux d'usagers, de l'occupation du sol et de l'accessibilité que vont pouvoir se dégager des lignes directrices d'aménagement spécifiques. Un schéma d'aménagement permet d'établir les orientations du devenir de ce quartier.

Les grandes gares doivent être caractérisées par une fonction de centralité, qui s'appuie sur les flux de voyageurs, des activités attirant un nombre élevé de personnes, une densité résidentielle forte des quartiers périphériques, la convergence des flux routiers et de transport en commun. Elles doivent être un lieu animé à toute heure, ouvert sur la ville, avec une identité symbolique forte. La capacité de parking « voiture » sera limitée, les principales lignes de bus étant rabattues sur la gare. Lorsque les gares urbaines sont très imbriquées dans le tissu urbain, il peut être intéressant de développer des gares secondaires situées dans un rayon de 20 à 30 km, exerçant la fonction de départ.

Les gares des petites villes urbaines à dominante résidentielle jouent souvent un rôle de relais vers des pôles principaux pour les travailleurs, mais constituent souvent le point de destination de populations scolaires.

<sup>1</sup> Cet article s'appuie sur l'exposé d'Yves Hanin, dans le cadre de la rencontre annuelle des CeM de juin dernier ([http://mobilité.wallonie.be/opencms/opencms/fr/formation\\_information\\_sensibilisation/cem/rencontrecem.html](http://mobilité.wallonie.be/opencms/opencms/fr/formation_information_sensibilisation/cem/rencontrecem.html)), ainsi que sur différentes interventions et rapports.

Y. Hanin, V. Clette, A. Daems, T. Dawance, M. Grandjean, V. Rousseaux, Requalifier les quartiers de gare pour favoriser le transfert de mode, Territoire(s) wallon(s), n° 1, 9/2007.

Stratégies d'affectation du sol en vue de favoriser le report de mode, Creat et Guide, 2005, document téléchargeable : <http://cpdt.wallonie.be>.

Atlas des gares, Mutations spatiales et structures territoriales, Creat et Guide, 2004, document téléchargeable : <http://cpdt.wallonie.be>. Cette publication présente pour soixante gares sélectionnées un ensemble de caractéristiques relatives aux mouvements des abonnés, à l'accessibilité et à la mixité des fonctions prévues au plan de secteur et présentes.



Cette mixité doit conduire à conserver à la gare son rôle de centralité urbaine, tout en permettant qu'on y accède facilement, le contexte n'autorisant généralement pas une fréquence de desserte et une couverture suffisantes des zones concernées. La place de la gare doit être un lieu d'accès aux commerces et un lieu de transit pour certains voyageurs. Des aménagements de qualité des cheminements conduisant les piétons à la gare doivent être réalisés, et des navettes mises en place.

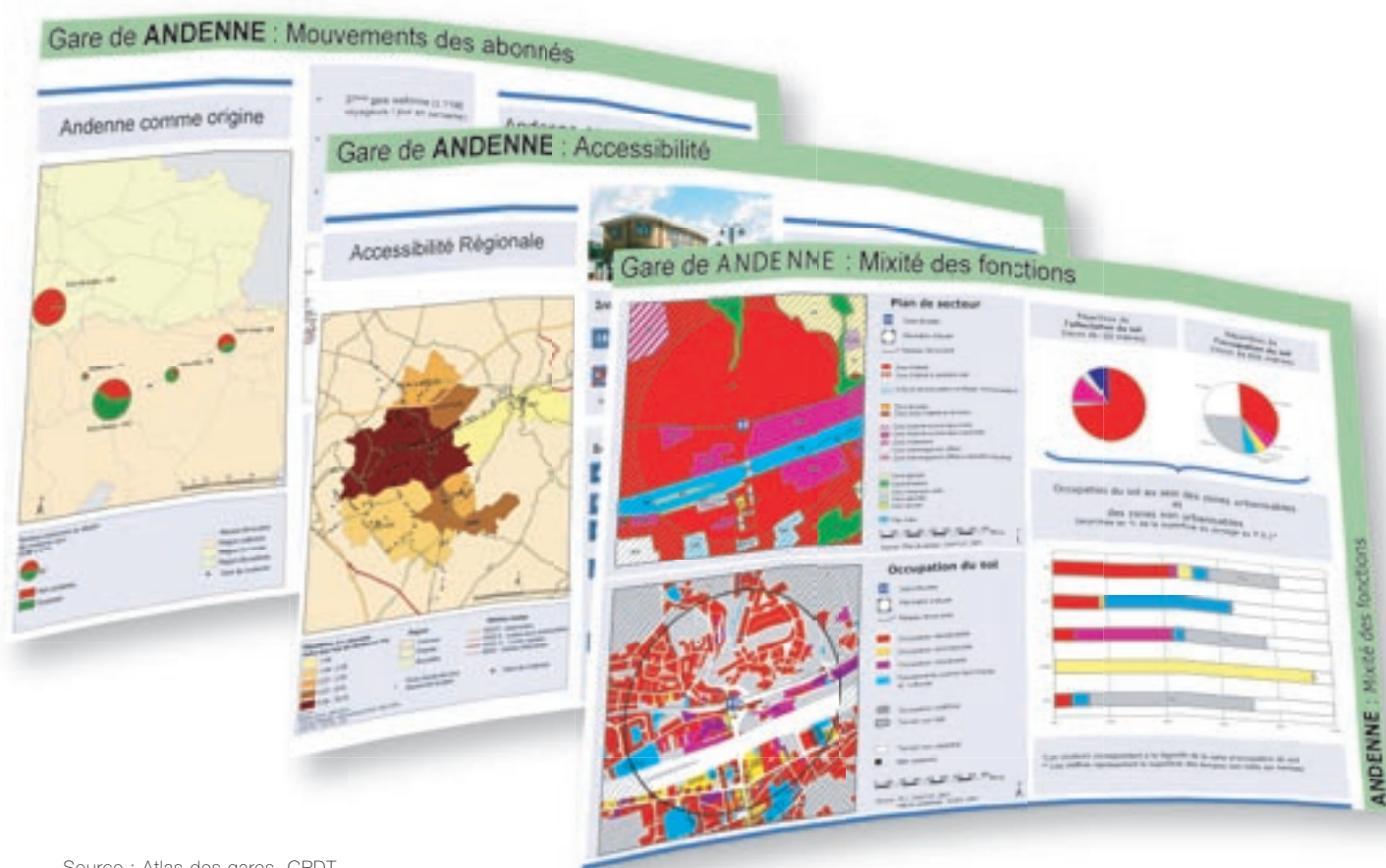
Les quartiers des gares rurales sont généralement peu urbanisés. Il s'agit d'abord de gares de départ, les entités ne constituant pas un pôle scolaire ni un pôle d'emploi. L'enjeu principal est d'encourager l'usage du train, pour autant qu'elles se situent à moins d'une demi-heure de train d'un pôle d'attraction. Les régions où elles sont implantées font par ailleurs l'objet d'une demande résidentielle forte qu'il convient d'orienter vers une localisation la plus favorable possible à l'utilisation du rail. En dehors de ce contexte, il n'y a pas de réel enjeu de report de mode pour les autres gares relativement éloignées de pôles d'attraction. Généralement ces gares disposent de réserves foncières importantes, qui permettent la réalisation de parkings, pour autant que l'accessibilité routière soit bonne. Lorsque ces gares sont situées à proximité des pôles précités, il faut favoriser la réalisation de projets résidentiels dans un rayon d'un kilomètre.



Source : ICEDD.

Ceux-ci présenteront une certaine densité, et les cheminements des modes doux vers la gare seront soignés.

Ces quelques lignes ont pour objectif de montrer l'importance d'une vision circonstanciée de chaque quartier de gare et la nécessité d'une approche globale et pro-active, intégrée au plan communal de mobilité, au schéma de structure communal, traduite si nécessaire dans un schéma directeur ou un plan particulier d'aménagement.



Source : Atlas des gares. CPDT.



Source : ICEDD.

## > Visite de terrain

### Deuxième visite des CeM à Lille

En septembre 2007, une quarantaine de CeM avaient participé à une visite de Lille, guidée par le département Cadre de Vie de Lille Métropole, Jean-Louis Sehier et Pierre Lebrun, et en particulier par les CeM Lillois. Une seconde visite a été organisée le 9 septembre dernier pour une bonne trentaine de conseillers en mobilité qui n'avaient pu faire partie du voyage en 2007<sup>1</sup>.

**Dix ans de Plans de déplacements urbains.** Celui-ci est aujourd'hui en cours de révision. Ce fut l'occasion pour Jean-Louis Sehier de l'évoquer en cinq leçons bien intéressantes.

Il souligna d'abord que, s'il existe un consensus global au moment de l'approbation du PDU, que le discours politique va bien dans ce sens, sa mise en œuvre se heurte toujours à un certain cloisonnement des compétences, qui rend les choses lourdes et compliquées.

Seconde leçon. La mobilité durable : c'est la lenteur, sachant qu'en ville, la vitesse moyenne de déplacements, tous modes confondus, est de 16 km/h. A l'intérieur de Lille intamuros, 72 % des déplacements se font à pied. Il faut donc miser fort sur ce mode de déplacement et sur les déplacements de proximité, en s'appuyant sur des outils cartographiques permettant d'estimer les zones situées à 10 minutes de marche (750 mètres) des pôles d'attraction, évaluer l'impact des coupures urbaines, faire des scénarios, et bien sûr apporter des réponses en termes d'aménagements et de densification du territoire.

La troisième leçon à tirer concerne le lien à développer à long terme entre le PDU et le Programme local d'Habitat (PLH), en travaillant de même à partir de « disques de valorisation des axes de transport » (DIVAT). Le

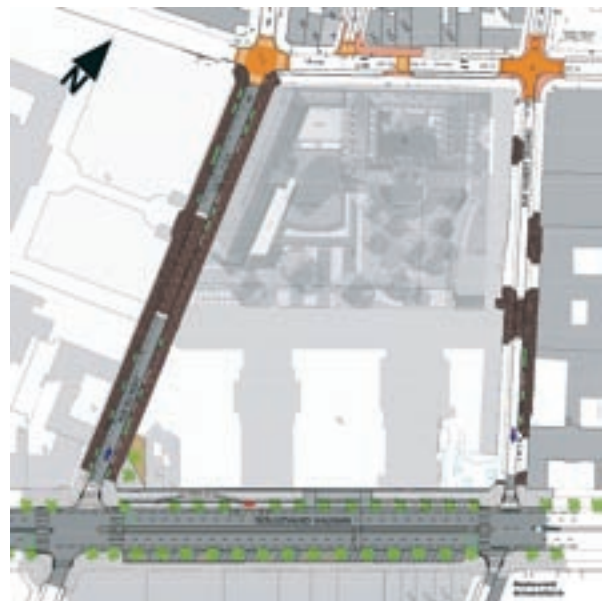
constat actuel est le suivant. Un tiers de la population se trouve à l'intérieur d'un périmètre de 500 mètres de l'un des 120 arrêts de transport en commun, et les trois-quarts se situent à dix minutes à vélo de l'un de ceux-ci. Signalons encore qu'une décision importante concerne la création d'un tram-train. Celle-ci devra nécessairement s'accompagner d'une densification d'habitat dans la zone.

Quatrième leçon : la sécurité routière peine à trouver sa place dans le PDU, quoique d'énormes progrès soient constatés. Un graphique intéressant montre que, rapporté à la part de déplacements qu'il représente, le vélo est le plus dangereux. S'agit-il d'un constat qui n'encouragerait pas à rouler à vélo ? ou plutôt devrait favoriser les aménagements sécurisants ?

Et la dernière leçon ? L'enquête sur les déplacements des habitants montre une légère diminution de ceux-ci, soit 3,76 déplacements par jour en 2006 au lieu de 4 en 1998. L'objectif n'est pas de réduire les déplacements, ceux-ci sont nécessaires à différents égards, c'est vers une autre répartition des divers modes qu'il faut tendre.

Le **Centre de valorisation des déchets (CVO)**, inauguré en 2007, dont le biogaz généré permet d'alimenter une centaine de bus, constitue un modèle du genre. L'exposé qui l'a concerné a permis de prendre connaissance du projet, de son fonctionnement et de ses facettes multiples. Pour en savoir plus, nous renvoyons le lecteur à l'article qui y est consacré dans le Cemaphore n°65, de novembre 2007.

L'après-midi a principalement été consacrée au **Plan de déplacement de l'Université** catholique de Lille (19 000 étudiants), en lien direct avec le **Micro-Plan de déplacements Vauban-Esquermes**.



Projet d'aménagement du Campus Urbain. - Source : CULM.

<sup>1</sup> Les différents exposés peuvent être consultés sur le site : [http://mobilité.wallonie.be/opencms/opencms/fr/formation\\_information\\_sensibilisation/formation\\_continue\\_cem](http://mobilité.wallonie.be/opencms/opencms/fr/formation_information_sensibilisation/formation_continue_cem).



Celui-ci, terminé en 2003, visait l'établissement d'un schéma général des déplacements. Parmi les points étudiés, une attention particulière a été accordée au secteur de l'Université, qui constitue un véritable campus au cœur du quartier, générant de nombreux déplacements. Le PDE, réalisé en 2005-2006, avait pour objectif de permettre l'accès à l'Université par tous les modes de déplacement, de limiter l'usage de la voiture et d'être intégré au management des différents établissements (chacun d'eux étant autonome), pour arriver à un report modal de 15 % d'ici 2015.

Un plan d'actions comportant diverses mesures et un échéancier en a découlé. La démarche s'inscrit volontairement dans le développement durable et calcule l'impact environnemental de chaque action ou mesure. Des étudiants de diverses facultés sont ainsi impliqués dans la démarche via des travaux, mémoires, recherches.

Sur le terrain, des aménagements ont été réalisés : mise en zone 30, élargissement de trottoirs, SUL, requalification de l'espace public. Des zones de stationnement ont été supprimées, incitant ainsi les usagers à changer de mode de déplacement. En outre, pour pallier à la mauvaise desserte en transport en commun, la mise en service de « la Citadine » a pris en compte la nécessité d'irriguer le quartier.

Il s'agirait de la première démarche du genre en France. Des liens sont noués avec d'autres écoles ou universités françaises qui ont entrepris un PDE et depuis le 9 septembre ... des contacts sont en vue avec l'Université de Liège, qui dispose aussi d'un PDE, via la PMZA du Sart-Tilman.

Encore merci à tous nos amis Lillois de nous avoir accueilli une seconde fois et d'avoir partagé avec nous une part de leurs projets et de leurs préoccupations.

## > Centre de documentation

### Un appui à l'étude de la mobilité dans les écoles secondaires

Une des grandes richesses du travail de documentaliste au CDDM est la diversité du public que l'on est amené à y côtoyer. C'est aussi l'occasion d'envisager de nouveaux projets de partenariats.

La rencontre avec Claire Van Overstraeten a été de celles-là. Conseillère pédagogique pour le cours d'étude du milieu dans l'enseignement libre en Communauté française, elle nous a rendu visite une première fois pour une simple recherche documentaire, nous expliquant qu'elle souhaitait rendre cette matière plus attrayante et aider les enseignants dans la préparation de leur cours.



Source : Axelle Delval

Une réorientation du programme est en cours et l'étude de la mobilité y trouve à présent sa place, que ce soit au niveau historique ou géographique, avec l'objectif de faire connaître les modes de déplacement à une époque, les fonctions de la ville, de communiquer des notions d'aménagement du territoire, ...

Madame Van Overstraeten et ses collègues ont alors découvert le jeu « Optimove »<sup>1</sup>, spécialement créé pour les adolescents. L'accueil fut excellent et il fut décidé de faire connaître cet outil plus largement.

L'invitation fut donc lancée à tous les professeurs de géographie, de sciences humaines et d'étude du milieu et, le 17 septembre dernier, une quarantaine d'enseignants motivés ont consacré leur mercredi après-midi à la mobilité. Ils ont été accueillis à Namur, dans nos locaux, et ont testé ce jeu, animé par l'équipe d'Empreintes qui l'a conçu.

Ce test a remporté un grand succès et les enseignants ont participé avec enthousiasme à l'expérience. Ce premier contact débouchera sûrement sur d'autres car les participants voudraient rejouer une seconde partie avant de présenter le jeu à leur classe.

Ce fut également l'occasion de faire découvrir aux enseignants les ressources du centre de documentation et les publications relatives à la mobilité éditées par la Région wallonne. Une aubaine pour ces professeurs qui recherchent des outils pratiques pour une matière nouvellement au programme. Les publications sur la mobilité scolaire, les déplacements à vélo et la participation citoyenne ont bien sûr été les plus sollicitées.

Si vous êtes enseignant ou que vous connaissez des enseignants, que ce jeu et cette documentation sont susceptibles d'intéresser, n'hésitez pas à prendre contact avec le centre de documentation.

**Contacts :** Brigitte ERNON et Céline FECCI  
Tél. : 081 77 31 32, [bernon@met.wallonie.be](mailto:bernon@met.wallonie.be),  
Tél. : 081/77 31 34, [cfecci@met.wallonie.be](mailto:cfecci@met.wallonie.be)

<sup>1</sup> Déjà présenté dans le Cémaphore 64.



## > Conseils de lecture

Damien VANDERMEERSCH, Didier CASTAGNE et Hervé LOUVEAUX, **100 questions sur les droits et devoirs du cycliste en Belgique**, Editions Luc Pire.

Ce guide pratique détaille les devoirs à respecter par le cycliste, sans oublier ses nombreux droits face aux autres usagers.

Damien Vandermeersch, professeur de droit pénal, Didier Castagne, journaliste, et Hervé Louveaux, juge d'instruction, détaillent les grandes règles de l'emploi du vélo. Après une définition juridique du vélo et du cycliste, les auteurs présentent les questions que peuvent se poser les usagers de ce « dispositif à deux roues dépourvu de moteur et propulsé par l'énergie humaine ». Comment combiner le vélo avec d'autres modes de transport comme le train ou le métro ? Comment protéger le vélo contre le vol ? Quels sont les aspects fiscaux liés à l'usage du vélo ? Comment choisir un bon vélo, reconnaître les marquages au sol ? Autant de questions abordées dans ce guide du cyclisme au quotidien, aéré page après page par les dessins de Pierre Kroll.

Marc AUGE, **Eloge de la bicyclette**, Manuels Payot, 2008.

Cet éloge de la bicyclette passe par trois moments : le mythe, l'épopée et l'utopie.

La bicyclette a une dimension mythique qui est à la fois individuelle et collective. Aujourd'hui, ce mythe en a pris un coup, mais la bicyclette revient par la politique de la ville et son image est l'objet d'un regain d'enthousiasme. On peut se prendre à rêver et tracer les grands traits de la ville utopique de demain où les transports en commun et la bicyclette seraient les seuls moyens de déplacement en ville, d'un monde où les exigences des cyclistes feraient plier les puissances politiques.

**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



Source : Réseau des CeM

Photo de couverture : Lille. Quartier Vauban - Esquermes. Source : ICEDD

## > Agenda

### Du réseau

- Décembre 2008 : formation continuée : « Zones de police et mobilité ».  
Printemps 2009 : Démarrage d'un nouveau cycle de formation de base.

**Infos :** Brigitte Ernon, Tél. : 081 77 31 32  
bernon@met.wallonie.be  
Barbara Schwan, Tél. : 081 77 31 21  
bschwan@met.wallonie.be

### Hors réseau

#### En Belgique

- Formations Gamah  
Le 6 novembre 2008 à Ottignies : « De la voirie piétonne au sentier de promenade, l'accessibilité est incontournable »,  
Le 13 novembre 2008 à Ottignies : « SECU, 4 maillons pour un bâtiment accessible »,  
Le 9 décembre 2008 à Namur, « Formation pratique »  
**Infos :** Bernadette Dave - Gamah  
Tél. : 081 24 19 37, fax : 081 24 19 50  
bernadette.dave@gamah.be  
http://www.gamah.be
- Le 6 novembre 2008 à Seraing, le 13 novembre 2008 à Gilly : « Urbanisme durable en Wallonie : quelle densité pour quelle qualité de vie? Densité urbaine ou rurale, quelles options retenir au niveau communal ? »  
**Infos :** Formation@uvcw.be  
http://www.amcv.be, http://iewonline.be
- Le 7 novembre 2008 à Namur, « Des implantations commerciales au service d'un développement territorial durable : enjeux et outils »  
**Infos :** IEW, UVCW, AMCV  
http://www.iewonline.be
- Le 14 novembre 2008 à Beauraing, le 12 décembre 2008 à Namur, forums : « Les voiries lentes : peut-on passer ? »  
**Infos :** Fondation Gouverneur René Close  
Tél. : 081 56 30 14  
fgrc@province.namur.be
- Le 19 novembre 2008 à Tournai : Troisième colloque « Seine-Nord Europe » : « Elargir la voie pour assurer l'avenir »  
**Infos :** info@otmbe.org  
http://www.otmbe.org

#### 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  
SPW-Direction de la Planification de la Mobilité  
Boulevard du Nord, 8, B-5000 Namur  
reseau-cem@met.wallonie.be  
http://cem.mobilite.wallonie.be

