

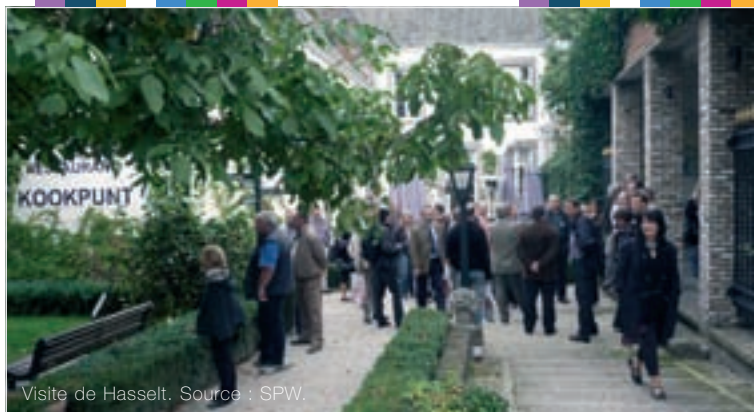
le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

- > La parole à ... Erik Caelen
- > Vélo. Un schéma directeur cyclable pour la Wallonie
- > Visite de terrain. A Hasselt : « samen anders mobiel »
- > Gare. Les Guillemins : nouvelle vitrine du transport des voyageurs par train
- > Environnement. Trois bus aux couleurs du TEC roulent à l'éthanol
- > Site Internet. Comment trouver les coordonnées d'un CeM
- > Conseillers en mobilité. Agrément de la formation
- > Bon à savoir. La direction de la planification de la mobilité (ex D-311) a déménagé

> **sommaire**





Visite de Hasselt. Source : SPW.

> La parole à ...

Erik Caelen, CeMa bruxellois

C'est dans les années quatre-vingts du siècle dernier, que j'ai fait mes premiers pas dans le monde de la mobilité et de la sécurité routière. En tant que jeune agent à la police communale, j'étais actif dans le contrôle et la répression des infractions de roulage. En 1990, j'ai été transféré au service technique de la circulation routière de la police. En cette qualité, j'ai acquis beaucoup d'expérience dans le domaine du placement de la signalisation et de l'aménagement de l'infrastructure routière. Et en 1993, j'ai été promu chef du service technique de la circulation routière.

Depuis le début de ce siècle, je suis responsable de la cellule mobilité de l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale (AVCB). Après le contrôle et la répression des infractions (Enforcement) et l'infrastructure (Engineering), j'ai donc fait connaissance du troisième «E» de la gestion de la mobilité : «Education». En collaboration avec Bruxelles Mobilité, l'AVCB apporte sa contribution aux campagnes de sensibilisation. L'organisation de colloques et de formations pour les fonctionnaires bruxellois actifs dans le domaine de la mobilité fait aussi partie des missions. A l'instar des conseillers en mobilité wallons, un réseau bruxellois de CeMa va être mis sur pied.

Des nombreux contacts avec mes collègues de l'UVCW et de la VVSG¹, il ressort que les problèmes bruxellois sont comparables à ceux auxquels les communes wallonnes et flamandes sont confrontées. C'est pourquoi la Région de Bruxelles-Capitale souhaite resserrer les liens avec les conseillers en mobilité flamands et wallons. Un premier projet concret dans ce cadre a été l'organisation d'une visite de terrain. Ainsi, le 29 septembre, les conseillers en mobilité des trois régions se sont rendus à Hasselt. Dans un avenir proche, des échanges de bonnes pratiques seront également organisés et des journées d'études seront programmées.

Mon cheval de bataille reste la réglementation routière et le placement des signaux routiers. Cette réglementation n'est pas encore suffisamment connue du gestion-

naire de la voirie. Celui-ci ne dispose cependant que de la signalisation routière comme outil de communication avec les usagers. Nous apprenons par exemple aux enfants qu'ils peuvent uniquement emprunter une piste cyclable marquée si celle-ci se trouve à droite dans le sens de la circulation. Dans la pratique, nous constatons cependant que les gestionnaires de la voirie aménagent des pistes cyclables à double sens ... par du marquage ! Les exemples de mauvaises pratiques ne manquent pas. Mon rêve est de créer une académie qui offre un cours obligatoire aux gestionnaires de la voirie concernant la réglementation routière et le placement de la signalisation routière !

Contact : Erik CAELEN
erik.caelen@avcb-vsgeb.be

> Vélo

Un schéma directeur cyclable pour la Wallonie

En avril 2007, le Gouvernement wallon a décidé d'élaborer un schéma directeur cyclable pour la Wallonie. La Déclaration de politique régionale 2009-2014 a confirmé ce projet et inscrit la réalisation des chaînons manquants qui auront été identifiés.

L'élaboration d'un schéma directeur cyclable régional et du réseau qui en découle devra rencontrer un ensemble d'objectifs :

- assurer à l'avenir une action coordonnée et cohérente en matière d'infrastructures cyclables, tant sur les voiries régionales que locales¹ ;
- identifier les pôles d'attractivité offrant au voyageur à vélo des ressources indispensables telles que les gares, l'Horeca, des commerces divers, les réparateurs de vélos, etc. La distance entre ces pôles sera comprise entre 20 et 35 km en moyenne² ;
- déterminer les itinéraires structurants reliant ces pôles ;
- fixer des priorités dans les investissements ;
- harmoniser la signalisation ;
- crédibiliser le vélo comme moyen de transport doté d'un vrai statut ;
- entamer une véritable politique de promotion.

Des initiatives telles que les routes cyclables à longue distance, le balisage du réseau avec des « points-nœuds² » numérotés, ou les boucles locales, devront se greffer sur ce maillage, voire le compléter, d'une manière logique et cohérente.

Le projet de schéma directeur cyclable

Sur la base d'une étude portant sur la signalisation directionnelle sur le RAVeL et d'un constat de carence de coordination dans le développement des infras-

¹ VVSG : Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten.

structures cyclables wallonnes, Gilbert Perrin (Chemins du Rail asbl) et François Leruth (Département des Infrastructures subsidiées - Direction des Déplacements doux de la DGO1) ont rédigé une première proposition de schéma directeur cyclable pour la Wallonie. Un projet de maillage a ainsi été établi en choisissant comme pôles :

- des pôles de rang 1, 2 ou 3, dans la hiérarchie des communes de Belgique⁴;
- si besoin, des pôles de rang inférieur afin de ramener les distances aux valeurs de 20 à 35 km proposées ci-dessus ;
- si besoin, des pôles d'appui touristique, en milieu rural ou transfrontalier, tels que prévus dans le SDER.

Un certain nombre de pôles dans les régions ou pays voisins ont été ajoutés afin de connecter le réseau cyclable wallon aux pôles extérieurs intéressants pour l'usager et aux réseaux voisins hors de Wallonie.

Vers un réseau cyclable régional

Il fallait ensuite passer des liaisons de principe à des itinéraires physiques qui formeront le réseau cyclable régional. La définition de celui-ci se base, entre autres, sur le RAVeL, les Pré-RAVeL existants, les itinéraires balisés par Rando-Vélo, les pistes cyclables identifiées dans les Schémas directeurs cyclables des Directions territoriales des Routes de la DGO1, les PCM et PICM existants, et, pour le reste, les voiries communales intéressantes. Cela suppose, bien entendu, un contact suivi avec les administrations régionales et locales concernées et les associations spécialisées. En effet, au sein des divers niveaux administratifs, de nombreuses infrastructures existent. Une partie du travail consiste à les rassembler.

Fin 2008, suite à un appel d'offre général, le Département des Infrastructures subsidiées de la DGO1 a confié à un prestataire de Services⁵ l'étude du schéma directeur cyclable pour la Wallonie. Celle-ci est encadrée par les membres du groupe de travail inter-administratif « mobilité douce »⁶ et devrait être finalisée dans le courant du second semestre 2010.

Durant la première phase de l'étude, un niveau de qualité minimum caractérisant ce futur réseau cyclable régional devra être déterminé sur base de critères à déterminer et à pondérer : continuité, caractère direct, sécurité, confort, largeur et nature du revêtement, pentes, degré d'autonomie par rapport à la voirie, qualité de l'environnement ... Une grille d'analyse des itinéraires envisagés en découlera. Cela signifie qu'un compromis devra sans doute être trouvé entre le maillage



de principe (relier les pôles prévus par le chemin le plus direct) et un maillage d'opportunité (utiliser au mieux les itinéraires disponibles rencontrant au mieux les critères précités).

La seconde phase concerne la détermination physique du réseau cyclable régional, en définissant d'abord un pré-réseau, sur carte, sur base des critères définis durant la première phase.

Celui-ci fera l'objet d'une validation in situ, pour aboutir à un réseau définitif. Ce sera l'objet de la troisième phase de l'étude.

Il permettra de finaliser le projet de schéma directeur et vérifiera notamment :

- si les pôles ne doivent pas être légèrement adaptés ;
- si des liaisons sont manquantes ;
- si d'autres sont superflues ou risquent d'être difficiles à réaliser.

Enfin, la dernière phase déterminera des priorités d'intervention, en développant une programmation par phase, en accord avec les lignes directrices définies par le Gouvernement wallon pour le RAVeL.

Un travail important de collaboration à différents niveaux est donc en cours, nécessitant la participation de divers interlocuteurs, locaux et de terrain, afin de proposer les liaisons les plus pertinentes et de contribuer ainsi à la définition de ce réseau global. Ainsi, in fine, la Région wallonne disposera d'un outil de planification qui lui permettra d'être proactive et ambitieuse quant aux infrastructures cyclables à développer durant les prochaines années. Les Pouvoirs locaux seront évidemment directement impliqués dans la mise en œuvre des chaînons manquants et la valorisation de ce réseau cyclable traversant leur territoire.

Contact : François LERUTH
francois.leruth@spw.wallonie.be

¹ A l'instar de ce qui a été réalisé au Royaume-Uni (National Cycle Network), au Grand-Duché du Luxembourg (Réseau cyclable national), au Danemark (11 itinéraires privilégiés complétés par des itinéraires régionaux), ou encore en Suisse (plan dit « La Suisse à Vélo »).

² Selon les considérations retenues après discussion dans les « Recommandations pour la signalisation directionnelle sur le RAVeL ».

³ A l'instar des knooppunten qui émaillent le territoire flamand.

⁴ Typologie des communes belges : Source : Mérenne, Van der Haegen et Van Hecke.

⁵ L'Association momentanée ICEDD - Pro Vélo et ses sous-traitants Agora et le Gracq.

⁶ Il est constitué de membres de la DGO1-Déplacements doux, de la DGO2-Planification de la mobilité, de la DGO3-DNF et Développement rural, de la DGO4-Cellule RAVeL, du Commissariat général au Tourisme.



> Visite de terrain

A Hasselt : « Samen anders mobiel ! »

Le 29 septembre dernier, une délégation d'une cinquantaine de personnes s'est rendue à Hasselt pour une présentation de la politique de la mobilité mise en œuvre par la Ville. Cette formation continuée des CeM revêtait un visage tout à fait particulier puisque, pour la première fois depuis la création des formations CeM et CeMa, une visite conjointe a été organisée. Par ailleurs, des représentants des associations chargées de formations sur la mobilité en Flandre ont aussi participé à cette journée : la Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) et la Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VWSG). Bref, les trois Régions du pays étaient bel et bien parties prenantes de cette journée.

En préliminaire, les représentants de chaque Région ont brièvement présenté les spécificités, le profil et le rôle de leurs conseillers en mobilité. Pierre-Jean Bertrand, de Bruxelles Mobilité, a particulièrement insisté sur l'importance du partage d'expériences et des visites de terrain, indispensables pour évoluer, concevoir des projets et mettre en œuvre des mesures pertinentes. Il faut donc s'informer, aller voir comment cela se passe ailleurs, ensuite en tirer des enseignements.

Daniel Lambrechts, conseiller en mobilité de la Ville de Hasselt, a ensuite expliqué la manière de travailler dans sa Ville.

La prise en compte des problèmes de mobilité a commencé en 1995. Un bureau d'études, chargé d'étudier l'ensemble des difficultés existantes, a identifié 725 grands ou petits problèmes ! La plupart ont pu trouver une solution, mais les autres étaient nettement plus complexes.

La démarche menée montre un ensemble de mesures liées, indispensables les unes aux autres, globalement, pour atteindre les objectifs fixés. Elles sont accompagnées de campagnes de sensibilisation, ponctuelles ou récurrentes selon les thèmes.

Il fallait donner plus de place aux modes de transport alternatifs à la voiture et limiter drastiquement la place

HASSELT EN QUELQUES CHIFFRES

72 000 habitants

Nombreux services communaux, provinciaux, régionaux

Hinterland commercial : 800 000 personnes

Population scolaire : 40 000 jeunes

Emploi : 50 000 travailleurs

Taux de possession d'un véhicule : 2,04 habitants/véhicule¹!

de l'automobile en ville, par un plan de circulation contraignant, une diminution sévère des possibilités de stationnement et des aménagements en faveur des déplacements à pied, à vélo et en transport public.

Cette politique est couronnée par deux gestes forts : la transformation du petit ring, présentant initialement un visage routier, avec deux fois deux bandes de circulation, en un véritable boulevard urbain, appelé « groene boulevard », et la gratuité des transports publics urbains, une mesure parfois controversée mais qui montre clairement l'implication de la ville (en particulier financière) dans la promotion d'une autre mobilité. Elle est accompagnée par un travail de fond de rénovation de voiries qui, au centre-ville, a nettement diminué l'espace réservé aux voitures : avec beaucoup de voiries étroites, à sens unique, offrant peu de stationnement et un élargissement des trottoirs en conséquence.

Le « groene boulevard » devait répondre aux objectifs suivants : la part de trafic motorisé devait diminuer et une part plus belle être réservée au transport public et aux modes doux. C'est ainsi qu'une zone piétonne, de 9 m de large, encadrée d'arbres hautes tiges a été réalisée, séparant la circulation du boulevard (deux bandes de circulation dans un seul sens de circulation) d'une contrallée à sens unique mais à contresens pour les vélos permettant d'accéder, en quelques points, au centre-ville, et proposant, ici et là, quelques places de stationnement. De cette manière, une part du trafic circulant sur ce petit ring s'est dirigé vers le grand ring.



Sources : ICEDD.



¹ Soit un taux très élevé, puisque la moyenne en Région flamande est de 2,07, en Région wallonne de 2,25, à Bruxelles de 2,12, soit une moyenne nationale de 2,13 (chiffres 2006-Bureau fédéral du plan).

Ce projet a fait l'objet d'un partenariat financier entre la Ville, De Lijn et la Région flamande.

Pour la Ville de Hasselt, les déplacements pédestres sont une piste de travail essentielle ! Les courtes distances doivent pouvoir être effectuées confortablement à pied, et l'accessibilité des personnes à mobilité réduite fait l'objet d'attentions constantes avec de nombreux abaissements de trottoir et le placement de dalles tactiles au droit des traversées piétonnes. Tout le centre-ville est placé en zone 30 ou en zone piétonne. A cet égard, signalons l'effort réalisé pour favoriser la création de « traverses » à l'intérieur des îlots, offrant au promeneur des lieux de grande qualité architecturale et d'aménagement de l'espace public.

Pour une distance de 5 km : place au vélo ! Les pistes cyclables en site propre sont présentes là où les conditions de trafic le nécessitent. La modération de la vitesse au centre-ville est évidemment favorable au vélo et ne nécessite pas d'infrastructures cyclables spécifiques. Sensibilisation et éducation sont inscrits au programme scolaire. Des vélos peuvent être empruntés gratuitement. La Ville subventionne également la création de parkings vélos dans les entreprises.

Les transports publics complètent le système mis en place avec une offre attractive, connue bien au-delà des frontières communales depuis la mise en place de la gratuité sur les lignes urbaines et la réorganisation du réseau. Durant les années nonante, la part modale des transports publics était très mauvaise. En 1997, une toute nouvelle politique et un nouveau réseau ont été mis en œuvre. Les navettes du centre-ville circulent avec une fréquence de dix minutes. Trois stations importantes ont été aménagées pour le confort des usagers. Nous avons pu observer que l'une d'elles était équipée d'un système de chauffage ! Quelques bandes bus ou sites propres existent. Ils sont finalement peu nombreux, les bus sont mêlés aux autres véhicules.

La politique de stationnement s'inscrit dans le principe suivant : le nombre d'emplacements va continuer à diminuer progressivement et les parkings périphériques gratuits vont petit à petit s'éloigner du centre-ville, vers le grand ring, toujours accompagnés bien sûr d'un rabattement par bus. Lorsque 100 places de stationnement

sont supprimées, 50 nouveaux emplacements sont créés ailleurs.

Concrètement, le système de stationnement est le suivant :

Centre-ville et petit ring : en voirie :

- Visiteurs : 1H maximum pour 1€,
- Riverains : gratuit entre 16H et 10H.

En ouvrage : 1 parking appartient à la Ville, les autres parkings sont privés.

- Visiteurs : payant ;
- Riverains : la Ville participe à raison de 50 % aux frais de réservation d'un emplacement de stationnement en ouvrage.

Première couronne :

- Stationnement réservé aux riverains ;
- ou zone bleue 2H pour les visiteurs.

Quelques grands parkings gratuits localisés entre le premier et le deuxième ring sont desservis par les transports en commun également gratuits.

Parmi les projets d'avenir, l'arrivée du tram-train à Hasselt constitue un défi de taille. Le projet Spartacus comporte la création de 4 lignes dans le Limbourg dont une liaison Hasselt-Maastricht, prévue pour 2013, qui entraînera une réorganisation de la desserte bus. A cette occasion, le quartier de la gare notamment sera radicalement transformé pour accueillir le tram.

L'après-midi a été consacrée à une visite de la Ville : une belle occasion pour découvrir de visu ses multiples facettes « mobiles » et poursuivre la discussion et les échanges d'expériences entre conseillers en mobilité des trois Régions du pays.

Merci à Daniel Lambrechts, pour le temps qu'il nous a consacré et pour avoir répondu à nos nombreuses questions. Merci aussi à Erik Caelen, Hasseltois et responsable de la cellule mobilité de l'Association de la Ville et des Communes de Bruxelles-Capitale, pour son aide précieuse dans l'organisation de cette journée. Cette initiative devrait se poursuivre en 2010, avec une visite en Région de Bruxelles-Capitale.



Sources : ICEDD.





Source : Picasa.

> Gare

Les Guillemins : nouvelle vitrine du transport des voyageurs par train

Controversée ... comme vous le savez ! Difficile de faire l'unanimité dans tout le pays autour de ce bel objet coûteux, qui est aussi une gare multifonctionnelle, laissant un quartier dans l'attente d'un avenir meilleur. Et pourtant de nombreux Liégeois en sont déjà si fiers.

La nouvelle gare des Guillemins fait en tout cas débat et ne laisse personne indifférent : magie des formes qui opère sur l'usager, vitrine pour le chemin de fer et par conséquent le transport public,... mais aussi espace fonctionnel avec des quais plus larges, accessibles pour tous, des circulations fluides, des services et des commerces offerts aux voyageurs.

La réalisation de la nouvelle gare est d'abord liée au projet du réseau TGV, la ville de Liège en constituant la halte wallonne, les deux autres gares concernées étant bien sûr Bruxelles-Midi, et Anvers, qui a été inaugurée la même semaine. Elle marque ainsi l'achèvement du réseau à grande vitesse belge. Le chantier a été réalisé sans provoquer de suspension du trafic ferré.

Projets immobiliers, aménagement des abords, gare ou quais d'accueil des bus, ... le quartier attend son lifting et une véritable connexion à la gare : visuelle, sociale, fonctionnelle. L'avenir de l'esplanade, qui devrait aussi jouer un rôle de pôle d'échange intermodal et accueillir en particulier le tram (mais où passera précisément celui-ci ?), les bus, les piétons, les vélos et les taxis est à l'étude et devrait (hors tram !) être concrétisé d'ici 2012. Les parkings ainsi que la zone de dépose-minute ont été réalisés à l'arrière de la gare, du côté du tunnel de Cointe. L'esplanade devrait avoir son prolongement piéton vers la Meuse, se poursuivant par une passerelle qui reliera ainsi la gare au parc de la Boverie, puis à Médiacité, mais à l'horizon 2015.

Les gares ont un impact non négligeable sur le paysage et l'image d'un quartier ou d'une ville et, pour autant qu'un ensemble de conditions soient réunies, sont susceptibles de constituer un moteur pour le développement économique, d'un tissu social et, bien sûr, d'une mobilité durable. La gare des Guillemins pourrait bien être de celles-là.

> Environnement

Trois bus aux couleurs du TEC roulent à l'éthanol

Ça y est. Les premiers bus à l'éthanol circulent à Namur depuis le mois de septembre. De conception suédoise (Scania), ils sont trois et la période de test a été fixée à 3 ans.

Il s'agit d'une première, à l'heure de la recherche de carburants alternatifs plus respectueux de l'environnement et permettant de limiter notre dépendance au pétrole. Concrètement, le bioéthanol est de l'alcool éthylique produit à partir de betteraves ou de blé par l'usine BioWanze. L'avantage du bioéthanol par rapport au diesel est qu'il ne rejette pas de particules fines ni d'hydrocarbures imbrûlés dans l'atmosphère et que les rejets d'oxyde d'azote sont 20 % moins élevés. En outre, le bioéthanol émet globalement 70 % de CO₂ en moins, car la croissance des plantes absorbe une partie du dioxyde de carbone émis lors de la combustion.

La technologie des moteurs à l'éthanol et au diesel est relativement similaire. Les modifications nécessaires sont légères. Toutefois, le coût d'achat du bioéthanol est 60 % plus élevé que le diesel. De plus, son pouvoir calorifique est médiocre, et en conséquence sa consommation 70 % plus importante. Ce qui signifie qu'à l'heure actuelle le coût au km est multiplié par 2,7 !

Les trois bus à l'éthanol sont dédiés au centre-ville et circulent sur les lignes urbaines. Or, c'est une trentaine de bus qui sillonnent l'intérieur de la corbeille. Les nouveaux bus représentent donc une part de 10 % dans ce secteur. Ils sont reconnaissables par un grand autocollant « je roule à l'éthanol ». Ils sont équipés pour faciliter l'accès des personnes à mobilité réduite avec un système d'agenouillement de la suspension et une rampe automatique pour les fauteuils roulants.

Rendez-vous donc en 2012, lorsque le projet aura été évalué sur base de son bilan énergétique global, de sa fiabilité technologique et de ses aspects éthiques.



Source : TEC Namur-Luxembourg.

> Site Internet

Comment trouver les coordonnées d'un CeM

Vous êtes nombreux à nous contacter pour obtenir les coordonnées d'un CeM ou pour consulter un PCM.

C'est très simple, sur la page d'accueil, cliquez à gauche dans la rubrique « La mobilité dans votre région » et choisissez l'information souhaitée : CeM, PCM, Plan Escargot...ainsi que la zone qui vous intéresse et vous obtenez directement la réponse à votre question !

En ce qui concerne les plans de mobilité, si tous les documents ne sont pas téléchargeables (car trop anciens), ils sont néanmoins consultables au CDDM.

Nous vous rappelons que vous pouvez trouver ces informations - et beaucoup d'autres - sur notre site www.mobilite.wallonie.be. S'il n'est pas toujours d'un accès très aisé, cela devrait s'améliorer dans les prochains mois, puisqu'il sera relooké pour plus de convivialité.

> Conseiller en mobilité

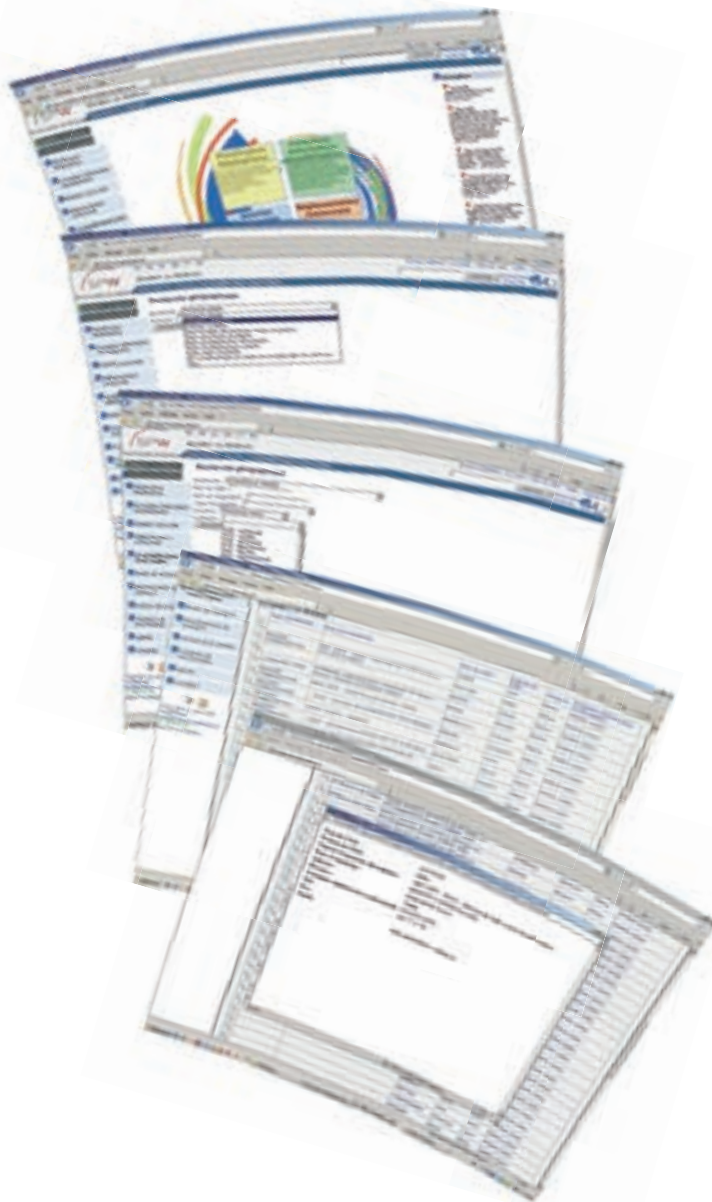
Agrément de la formation

Début 2009, nous avons décidé de demander à la Commission d'agrément du SPF de l'Emploi, du Travail et de la Concertation sociale l'obtention d'une reconnaissance de notre formation, qui ouvre le droit au congé-éducation. De cette manière, l'employé reçoit des congés normalement rémunérés pour suivre des formations pendant ses heures de travail et l'employeur peut obtenir le remboursement de ces heures. Nous avons obtenu l'agrément en juin 2009.

Celui-ci ouvre donc plus largement l'accès à nos formations au secteur privé, qui représente environ 10% de notre public-cible. Une personne, actuellement en cours de formation, bénéficie déjà de ce nouveau statut.



Source : SPW - Direction de l'édition.



Notre prochaine avancée sera, nous l'espérons, la reconnaissance du statut de conseiller en mobilité, à l'instar de celui du conseiller en aménagement du territoire ou de l'éco-conseiller !

> Bon à savoir

La Direction de la Planification de la Mobilité (ex D-311) a déménagé !

Dans le cadre de la modernisation de l'Administration régionale wallonne, les nouvelles Directions générales s'efforcent de regrouper leurs services au sein du Centre administratif du SPW, ex-CAMET.

Vous trouverez dorénavant les agents de la Direction de la Planification de la Mobilité, ainsi que le Centre de documentation et de diffusion de la Mobilité, du côté « boulevard du Nord », bloc J/K - 0 (rez-de-chaussée) et J/K - 1 (1^{er} étage).



> Conseils de lecture

Transports de marchandises en ville : le cas de la ville de Langres – une politique innovante pour une petite ville, Certu, 2007 (Rapports d'étude) - 27 pages.
La ville de Langres (10 000 habitants) mène depuis plusieurs années une politique innovante en matière de déplacements : promotion du véhicule électrique avec des bornes en libre-service, mise en place d'une navette électrique reliant le parking situé au pied des remparts au cœur de la ville où se trouvent les commerces. C'est dans cette optique que la ville s'est intéressée au transport des marchandises et a mis en place en juin 2003 une réglementation réservant l'accès au centre-ville aux poids lourds électriques et au gaz de 9 à 22h. La plate-forme logistique privée située dans la commune voisine en contrebas permet d'assurer la desserte avec des fourgonnettes électriques.

Grand Dijon : un tramway pour 2013, in Ville, Rail et Transports, n° 419, 23/09/09, 17 pages.
Le dossier du tramway de Dijon (250 000 habitants pour l'agglomération) avance : les travaux débiteront en février 2010. Il faudra encore attendre trois ans avant la mise en service. La capitale bourguignonne aura alors deux lignes de tram conduisant dans trois directions vers le sud, le nord et l'est, depuis un centre-ville largement réaménagé. Une analyse complète de la situation : point de vue de tous les acteurs, choix du véhicule, achat groupé des véhicules avec Brest, politique globale de mobilité, chiffres : tous les « plus » du projet dijonnais.

N'hésitez pas à demander une copie de ces documents à votre documentaliste !

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

> Insolite



Source : Pierre Tacheron.

Photo de couverture : Source : ICEDD.

> Agenda

Du réseau

- Mars 2010. Démarrage d'un nouveau cycle de formation de base des Conseillers en mobilité.

Infos : Bernadette Gany, Tél. : 081 77 30 99
bernadette.gany@spw.wallonie.be
Brigitte Ernon, Tél. : 081 77 31 32
brigitte.ernon@spw.wallonie.be
<http://mobilite.wallonie.be>

Hors réseau

- Formations Gamah
Le 1^{er} décembre 2009, « De la voie piétonne au sentier de promenade, l'accessibilité est incontournable »,
Le 15 décembre 2009, « SECU, 4 maillons pour un bâtiment accessible »,
à Spa

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



> Anniversaire

En 1999 se clôturait le premier cycle de formation de base des Conseillers en mobilité.

Le vendredi 11 décembre prochain, nous fêterons dix années de formation de CeM.

A partir de 16H30, une séance académique accueillera les invités. Elle sera suivie d'une soirée festive réservant bien des surprises ! Un courrier d'invitation parviendra prochainement aux CeM.

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



Service public de Wallonie

