

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

- > La parole à ... Etienne Cléda
- > Aménagement. Du schéma directeur d'Erpent (Namur) au premier quartier durable
- > Voyage d'études des CeM. Etape 2. Fribourg-en-Brisgau. Etape 3. Strasbourg
- > Vélo. Nouveaux services de livraisons
- > Formation. Des « relais mobilité » en Brabant wallon
- > Sécurité routière. Un décret pour améliorer la situation sur les routes wallonnes
- > Covoiturage. Un portail clé sur porte pour chaque commune wallonne

> sommaire





Source : Empreintes a.s.b.l.

> La parole à ...

Etienne Cléda, directeur d'Empreintes asbl

Une éducation à la mobilité. Avec quels buts ?

Les Régions se préoccupent de l'éducation à la mobilité des élèves suite notamment à un problème récurrent d'encombrement de la circulation et de sécurité aux abords et sur le chemin de l'école.

Fluidifier la circulation aux heures d'entrée et de sortie de classe constitue un des objectifs importants d'une politique de mobilité. Un des angles d'attaque du problème consiste à augmenter les transferts modaux de la voiture individuelle vers d'autres modes de transports pour les trajets domicile-école. Pour provoquer un tel changement de comportement, tant les psycho-sociologues que les acteurs de terrain ont montré l'intérêt de mettre les personnes en situation d'essai. Ainsi, les différents acteurs de la mobilité - et certaines écoles spontanément - mettent en place des projets qui amènent les jeunes à faire l'expérience de la marche à pied, du vélo, du bus ou du covoiturage sur le chemin de l'école. Ces projets recèlent généralement un autre objectif, celui de modifier la représentation que ces jeunes ont de la mobilité de manière à ce qu'ils échappent à l'évidence du tout à la voiture.

Ce raisonnement en entonnoir tient la route pour légitimer l'investissement de moyens publics dans des projets d'éducation à la mobilité. A contrario, il devient réducteur si on le retourne en considérant qu'il appartiendrait à l'éducation à la mobilité de résoudre les encombrements aux abords des écoles.

En effet, cela reviendrait à affirmer que les enfants sont responsables, sinon des encombrements, du moins de leur résolution. Comme si c'était eux qui décidaient de

quelle manière venir à l'école, ou, avaient la responsabilité « d'éduquer » leurs parents à faire de meilleurs choix. Il me paraîtrait injuste de faire porter aux enfants la responsabilité de problèmes générés par les choix des adultes, voire d'amener les enfants à penser que leurs parents ne font pas les bons choix (par ignorance, incivisme, égoïsme ou bêtise) et qu'il leur appartient de les remettre sur le « bon chemin ».

L'éducation des enfants à la mobilité a pour objectif de les outiller pour construire un monde, leur monde, où la mobilité serait synonyme de fluidité, de respect de l'environnement, de santé, d'autonomie ... et non de réparer le nôtre.

Contact :

Etienne CLEDA

Tél. : 081 39 06 60, etienne@empreintesasbl.be

> Aménagement

Du schéma directeur d'Erpent (Namur) au premier quartier durable

Le plateau d'Erpent - Naninne, traversé par la Nationale 4, axe irriguant le Sud de Namur, est un territoire en pleine mutation. Ses qualités paysagères, son accessibilité, sa proximité du centre-ville en font un lieu particulièrement recherché. Or, les terrains à bâtir y sont encore nombreux : 150 hectares en zone d'habitat au plan de secteur et 90 hectares en réserve d'habitat. Sans encadrement, l'urbanisation du plateau risquait de se poursuivre au coup par coup, engendrant un étalement de l'habitat coûteux pour la collectivité notamment en termes d'équipement de voirie, gaspilleur de terres agricoles, conduisant à l'asphyxie en matière de mobilité et menaçant le caractère rural des villages. L'élaboration d'un schéma directeur, finalisé fin 2008, permet de disposer d'un outil urbanistique prospectif utile aux pouvoirs publics, aux habitants et aux investisseurs et entrepreneurs.

Celui-ci s'appuie sur cinq principes :

- une utilisation parcimonieuse du territoire ;
- une urbanisation raisonnable et différenciée ;
- une qualité de vie renforcée ;
- de nouvelles formes d'habitat durable ;
- une offre de mobilité diversifiée et performante.

Pour mettre en place cette nouvelle gestion territoriale, trois classes d'urbanisation ont été définies : A, B, et C. Les densités souhaitées sont en diminution à mesure que l'on s'éloigne de l'axe en transports en commun qui prend appui sur la N4 à partir du centre de Jambes. Les priorités de mise en œuvre se situent dans les classes A dans la mesure où elles permettent de voir se construire de véritables quartiers urbains. Le

Collège d'Erpent est confirmé dans son rôle de centre de quartier, dont il faudra renforcer l'efficacité de la liaison TEC. Une porte de ville est prévue à la hauteur du lieudit « des Baseilles » le long de la N4. La création d'un parking relais y est également programmée. Le vieil Erpent, Andoy et Wierde conservent leur physionomie villageoise. La création de nouvelles voiries y est découragée. Naninne se développe autour de la gare et de son noyau de services et de commerces.

Seule une agglomération urbaine rassemblant suffisamment d'habitants peut assurer la viabilité économique de services et de commerces de proximité et faciliter, pour les revenus modestes, l'accès au logement et à la mobilité. Cet objectif social et économique constitue un fondement essentiel du schéma directeur. En Europe occidentale, du point de vue de la durabilité et de la viabilité économique, un seuil de minimum 35 log/ha est considéré comme un niveau à atteindre. Une diversification de l'offre en logements est également proposée afin de rencontrer l'évolution démographique que connaît la Ville de Namur.

LOGEMENTS	Maisons unifamiliales	Appartements	Studios
Classe A : 35 log/ha	60 %	25 %	15 %
Classe B : entre 20 et 30 log/ha	75 %	20 %	10 %
Classe C : entre 0 et 15 log/ha	90 %	10 %	0 %

Le gabarit maximum des bâtiments est limité à rez +3 étages en classes A et B. Cette disposition permet d'offrir une diversité de logements et d'accueillir des petits commerces, des services de proximité et des professions libérales qui seront implantés de manière privilégiée autour des nouvelles places de quartier. Des lignes de conduite ont été établies pour que les commerces et les bureaux s'installent de préférence en classe A, sans concurrencer les centres villes de Jambes et de Namur.

Le plateau est pensé prioritairement autour du renforcement des déplacements piétons et cyclistes, de

l'utilisation des transports en commun et des voitures partagées. Pour se déplacer autrement, plusieurs conditions devront être remplies, dont le renforcement des lignes de bus, la diminution de leur temps de parcours, la réalisation d'un parking relais sur la N4, la création de dépose-minutes pour les élèves du Collège, l'aménagement de chemins de raccord pour les piétons et les vélos ...

La N4 est l'artère principale qui distribue tout le plateau. Comme elle est proche de la saturation aux heures de pointe, la Région wallonne va sécuriser son parcours en établissant plusieurs giratoires. Il faut également s'assurer que cette voirie sera capable d'absorber toute la charge de trafic dans les années à venir, ce qui nécessite entre autres d'y réduire le trafic de transit en l'orientant vers l'autoroute et d'inciter la population à davantage utiliser les transports en commun.

Un phasage est proposé afin de produire les meilleurs effets d'entraînement pour l'ensemble du plateau, en ayant une vision d'ensemble de celui-ci. Loin de figer ou d'imposer un programme d'urbanisation, le schéma directeur constitue le cadre de référence dans lequel les différentes interventions tant privées que publiques devront s'inscrire à l'avenir.

Du schéma aux réalisations : le quartier durable des Baseilles

Les grands principes du schéma directeur vont très prochainement se traduire sur le terrain, puisque, en octobre dernier, le premier projet de quartier durable sur le plateau d'Erpent est passé au stade du chantier !

Le projet prévoit 72 logements : des appartements accessibles aux personnes à mobilité réduite, des maisons avec des espaces privatifs et des lofts. Une brasserie, une crèche, 2 900 m² de commerce et 1 300 m² de bureaux complètent ce programme qui vise une mixité des fonctions. Davantage de bus TEC devraient à terme desservir les lieux, une station de voitures partagées « Cambio » y verra le jour et les piétons et cyclistes seront prioritaires puisque les voitures ne pourront rouler à plus de 20 km/h.

Pour en savoir plus :

<http://www.ville.namur.be/page.asp?id=1182&langue=FR>.

Rue des Myosotis
35 log/ha



Place Froidebise
13 log/ha



Quartier des Fresnes
20 log/ha



> Voyage d'études des CeM

Du 6 au 8 octobre dernier, quarante-cinq CeM et élus représentant principalement des communes wallonnes, se sont rendus à Cernay, à Fribourg-en-Brigau et à Strasbourg. Trois villes différentes à bien des égards, mais inscrites chacune dans une démarche volontariste de mobilité et plus largement de développement durable. Un compte-rendu de la visite de Cernay vous a été proposé dans le numéro 96 du Cemaphore. Voici la suite.

Etape 2. Fribourg-en-Brigau

Située dans le sud de l'Allemagne, à quelques kilomètres de la France et de la Suisse, Fribourg-en-Brigau compte environ 200 000 habitants et accueille une grosse université. La ville s'est inscrite dans une démarche environnementale exemplaire dans les années septante, suite au projet d'implantation d'une centrale nucléaire, dont les Fribourgeois n'ont pas voulu. Ceux-ci ont d'emblée souhaité proposer des alternatives. Ce fut le début de recherches et d'expériences en matière d'énergie, solaire en particulier. D'autres mesures ont ensuite permis de mener une politique durable globale, en particulier en matière de mobilité.

La visite de Fribourg a permis de découvrir à pied le centre-ville et les abords de la gare, et à vélo, les quartiers Vauban et de Rieselfeld.

Politique de la Ville en matière de mobilité

A Fribourg, les liens et interactions entre aménagement du territoire et mobilité guident les décisions. Ainsi, le réseau de tramway a été développé et étendu, entraînant avec lui la création de pistes cyclables et le développement des quartiers. La ville se développe dans les vallées, là où se concentrent les transports en commun et les aménagements cyclables. Le centre historique est piéton. Le tram y circule, mais les vélos n'y sont pas admis.

La gare de Fribourg a été conçue de manière à encourager l'intermodalité et à faciliter le passage du TGV au train régional, au bus, au tramway, au taxi ou au vélo. Un local, occupant une position stratégique, offre une capacité de stationnement de 1 000 bicyclettes et permet de louer, de déposer, ou de faire réparer un vélo.

Le réseau de pistes cyclables compte environ 400 kilomètres. La ville propose plus de 6 000 places de stationnement pour vélos.

Pour inciter les ménages à renoncer à leur voiture, la ville a concocté une offre ou « pack de mobilité », comportant, outre l'affiliation au carsharing, un abonnement transférable permettant d'utiliser tous les modes de transport public de la région : soit un périmètre de 60 kilomètres autour de Fribourg. Le week-end, l'abonnement peut être utilisé simultanément par 2 adultes et 4 enfants de moins de 14 ans.

Le quartier de Rieselfeld

Un terrain d'une superficie de 78 ha a été affecté à la construction de ce nouveau quartier devant accueillir à terme 12 000 habitants et 1 000 emplois. Celui-ci propose une grande variété d'habitat : de la maison individuelle au logement collectif (maximum 5 étages), avec un mélange d'occupants propriétaires ou locataires, et des projets à financement privé ou subventionnés. Les autres fonctions : bureaux, services, commerces, sont intégrées dans le tissu résidentiel.

Dès le début des travaux, une ligne de tram existante a été prolongée : elle constitue la colonne vertébrale du quartier. Celui-ci bénéficie du statut de zone 30, avec priorité de droite, et propose des rues réservées aux jeux, excepté sur les grands axes de distribution.

Le quartier Vauban

Plus petit que le quartier Rieselfeld, le quartier Vauban s'étend sur une friche militaire de 38 ha et est situé à environ 3 kilomètres du centre-ville et de la gare. Commencé en 1996, il est pratiquement terminé depuis 2006. Il accueille environ 5 000 habitants, des écoles, des commerces et 600 emplois. Il comporte un lotissement solaire, des logements collectifs participatifs et des logements collectifs ou individuels mitoyens.

La circulation des voitures est encore plus dissuadée que dans le quartier Rieselfeld. De nombreux logements ont été conçus sans emplacement de parking et prévus pour des ménages sans voiture. Le stationnement en rue est autorisé le temps nécessaire pour charger – décharger. En dehors de cela, les résidents qui disposent d'un véhicule doivent le stationner dans des garages communautaires situés aux entrées des quartiers. Les emplacements sont achetés ou loués en même temps que le logement. Quant aux ménages sans voiture, ils signent un engagement de renonciation à l'automobile



qui les dispense de l'obligation d'acheter un emplacement de parking.

Le quartier est desservi par le tram, depuis 2006 seulement, soit à la fin des travaux, mais auparavant les lignes de bus y offraient déjà un très bon service.

Véritable coup de cœur de ce voyage CeM 2010, cette visite démontre que ce type de projet est de l'ordre du possible.

Etape 3. Strasbourg

Capitale européenne, Strasbourg rassemble environ 270 000 habitants et s'inscrit dans une communauté urbaine comportant 28 communes et 467 000 habitants.

Politique de la Ville en matière de mobilité

Rappelons que le tramway y a fait son grand retour en 1994, accompagné des diverses mesures indispensables à son succès : opérations d'urbanisme visant à favoriser l'accès du centre-ville en transport en commun et en modes de déplacements non motorisés, création de plusieurs parcs-relais à proximité immédiate de stations situées en périphérie (plus de 4 000 places), politique de stationnement et plan de circulation motorisée dissuadant celle-ci en centre-ville. Aujourd'hui la ville dispose de 55 kilomètres de lignes de tramway, soit le plus long réseau de France. Par ailleurs, elle a développé de nombreuses infrastructures en site propre pour encourager le retour du vélo avec plus de 500 kilomètres d'aménagements cyclables sur la communauté urbaine, un parc de stationnement important et des actions de promotion, de sensibilisation et d'éducation.

Les effets de cette politique n'ont pas tardé à se faire sentir : entre 1990 et 2009, le nombre de véhicules entrant en ville a été réduit de 28 %, et Strasbourg est une des premières agglomérations françaises qui est passée sous le seuil des 50 % de part modale de la voiture¹. Parallèlement, les modes doux se sont largement développés. L'importance de la marche à pied positionne Strasbourg comme la plus piétonne dans sa catégorie démographique, avec 40 % de part modale. Seules Paris et Marseille offrent un taux de déplacement piéton un peu plus élevé.

Le Plan de déplacements urbains (PDU), approuvé en 2000, est aujourd'hui en cours d'actualisation, visant entre autres à renforcer le lien mobilité-aménagement du territoire, à encourager l'utilisation de chaque mode en regard de son domaine de pertinence ...

Parmi les projets importants du moment, citons « Vélhop », le nouveau système de vélos en libre-service, et le projet de tram-train qui effectuera la liaison Strasbourg-Bruche-Piémont.

Vélhop

La communauté urbaine a lancé, en septembre dernier, une formule de vélo partagé qui fonctionne de manière un peu différente de l'offre classique en la matière puisqu'elle propose trois types de location : la location longue durée (un vélo à usage personnel pour une durée d'1 à 12 mois), la location « liberté » (location d'un vélo au tarif très avantageux de 0,10 euros/heure, après avoir souscrit un abonnement d'1 mois ou d'1 an et reçu un badge), et la location occasionnelle.

Les vélos doivent être rapportés sur le lieu où ils ont été empruntés. Des stations, réparties au cœur de l'agglomération strasbourgeoise, facilitent les échanges avec le réseau de transport en commun et permettent de conjuguer tram, bus, vélo et marche à pied. Les stations répondent aux besoins d'un vélo pour des clients occasionnels ou pour des clients réguliers. Des boutiques accompagnent ceux qui le souhaitent dans la prise en main du vélo et informent sur le fonctionnement et l'utilisation des accessoires. A terme, une vingtaine de points de location sont prévus et plus de 4 000 vélos seront disponibles.

Un tram-train Strasbourg-Bruche-Piémont

Le Piémont des Vosges et la vallée de la Bruche sont aujourd'hui en fort développement et les voies d'accès à l'agglomération strasbourgeoise saturées aux heures de pointe. Pour réduire ce flux automobile, les collectivités ont décidé de réaliser un tram-train. D'une longueur de 45 kilomètres, celui-ci permettra de desservir un bassin de vie de 360 000 habitants. Il circulera sur les rails des trains régionaux, et en ville il empruntera ceux du réseau de tramway. Le tram-train devrait être opérationnel d'ici 2015.

En bref, trois villes, trois réalités différentes, avec toutefois quelques points communs, dont une vision globale d'abord, et un volontarisme certain pour concrétiser leurs projets.



Source : ICEDD

¹ source Enquête Ménage Déplacements 2009.





Source : H. Van Rymenam - www.fugitif.net

> Vélo

Nouveaux services de livraisons

Les livraisons à vélo existent depuis quelques années à Paris, à Lausanne, à Londres ... et y remportent un certain succès. Et à New York, ce mode de livraison est opérationnel depuis les années quatre-vingts. A Bruxelles, deux firmes utilisent uniquement des coursiers à vélo : Dioxyde de Gambettes et Pedal-Bruxelles. La société Corpco assure également ce type de service en plus de livraisons motorisées.

En Wallonie, ce concept vient de voir le jour. Depuis le mois de janvier, Jérôme Robert, alias « Le Coursier Mosan », assure la livraison de courrier et de colis jusqu'à 100 kg dans un rayon de 4 kilomètres autour du centre de Namur.

Après un stage d'immersion chez Dioxyde de Gambettes et diverses démarches pour créer son entreprise, il fallait encore trouver un vélo. Jérôme Robert a porté son choix sur le « Bullit », un vélo danois parfaitement adapté au transport d'objets encombrants ou lourds, qu'il a été chercher lui-même à Copenhague.

A Liège, depuis février, « le porte paquet » s'adresse principalement aux avocats et aux architectes pour un service de livraison express en centre-ville. Ils sont trois à prendre les commandes via leur site et leur Iphone. Ils circulent avec un sac à dos transportant des colis qui ne peuvent dépasser 8 kg et un format de maximum 30 x 50 cm. Les trois coursiers ont un autre emploi en parallèle et envisagent un démarrage progressif avant de s'établir à plein temps dans cette nouvelle activité.

Les restrictions de ce mode de livraison concernent par définition l'encombrement, le poids et la distance. C'est dans les zones très centrales et peu accessibles que les coursiers à vélo sont particulièrement utiles. Ils travaillent souvent en partenariat avec des transporteurs motorisés pour les envois plus volumineux ou pour des distances plus longues. En Suisse, les sociétés de coursiers à vélo ont même développé une formule « vélo-train-vélo ».

Contact :

<http://www.lecoursiermosan.be>
<http://www.leportepaquet.be/>

> Formation

Des "relais mobilité" en Brabant wallon

Pour certaines personnes, se présenter à un entretien d'embauche, suivre une formation... relève du parcours du combattant. Ces actions, pourtant indispensables à leur (ré)insertion socioprofessionnelle, relèvent d'un vrai défi quotidien tant leurs problèmes de mobilité sont importants : accessibilité des lieux d'emploi et de formation (zonings industriels), disponibilité des moyens de transport alternatifs à la voiture (fréquence des transports en commun en zone rurale), etc.

Ce volet social de la mobilité fut longtemps ignoré. Il est devenu aujourd'hui une préoccupation à laquelle divers organismes ont décidé de répondre, notamment en proposant des formations à ceux qui accompagnent les chômeurs dans leurs démarches. Plusieurs journées d'études ont été consacrées à ce thème et diverses associations se penchent aujourd'hui sur cette question.

Dans cette perspective, une formation vient d'être initiée par le Comité subrégional de l'Emploi et de la Formation (CSEF) du Brabant wallon et a été lancée l'automne dernier. Elle est destinée aux acteurs et opérateurs de formation et d'insertion socio-professionnelle.

Elle a pour objectif de présenter des outils qui permettent d'appréhender la problématique de l'accessibilité pour des demandeurs d'emploi. Elle se déroule en une journée et s'adresse à un petit nombre de participants (10-15), étant donné le caractère pratique et interactif de la formation et la nécessité d'utiliser un PC pour effectuer les exercices.

La matinée est consacrée à la présentation du concept de la Fiche d'Accessibilité Multimodale (FAM) développée par la Direction de la Planification de la Mobilité du SPW. Les participants découvrent le logiciel mis en ligne par le SPW et sont invités à réaliser leur propre FAM. L'après-midi, c'est un module de formation à la multimodalité, appelé "Roule pratique", qui est proposé par l'asl Damier (Dispositif d'accès à la mobilité immédiate pour l'Emploi en Région rurale - <http://www.damier.be>). De l'apprentissage du « décodage » des offres de transport à la réalisation d'un PAM (Plan d'Action de Mobilité), il s'agit de favoriser l'émergence des compétences et des comportements auprès du public concerné.

Une belle initiative, qui montre à quel point la problématique des déplacements est vaste et concerne des acteurs provenant d'horizons très divers.

Contact : Nathalie LAZZARA, tél. : 067 79 49 70-76

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

Un décret pour améliorer la sécurité routière sur les routes wallonnes

Dans son décret du 22 décembre dernier¹, la Région wallonne a transposé la Directive européenne 2008/96/CE, dont l'objectif principal est d'obtenir un niveau élevé de sécurité des infrastructures routières. Dans cette optique, des mesures d'inspection, d'évaluation et de contrôle de la sécurité des routes doivent être mises en place. Le décret institue également le Conseil supérieur de la Sécurité routière : plate-forme de concertation, d'écoute et de propositions pour tous les acteurs wallons.

Ainsi, pour tous les projets d'infrastructures, une analyse comparative stratégique sera effectuée par rapport aux incidences qu'une nouvelle route ou une modification substantielle du réseau existant pourra avoir sur le niveau de sécurité du réseau routier.

Le décret prévoit également que ces projets seront soumis à des audits de sécurité routière. L'auditeur devra exposer dans un rapport les aspects de la conception qui mettent en jeu la sécurité pour chaque étape du projet d'infrastructure.

Tous les trois ans, des examens de l'exploitation du réseau routier devront être réalisés, afin notamment d'identifier les tronçons routiers à forte concentration d'accidents. Des mesures correctives pourront alors être appliquées.

De manière générale, des inspections de sécurité périodiques devront être effectuées afin d'identifier les problèmes liés à la sécurité routière et de prévenir les accidents.

Enfin, le Gouvernement wallon est chargé d'adopter des lignes directrices pour les audits de sécurité, les inspections du réseau routier et les inspections relatives aux mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie pour le 19 décembre 2011 au plus tard.

Le décret précise aussi les missions et la composition du Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière. Celui-ci peut rendre un avis d'initiative concernant toute question relative à la sécurité routière. Il a notamment pour missions de mener à bien toute réflexion utile et de formuler des propositions afin de réduire le nombre et la gravité des accidents de la circulation, d'inscrire l'action de la Région wallonne dans une approche concertée, multidisciplinaire et coordonnée avec les acteurs les plus représentatifs de la sécurité routière, de proposer un programme d'actions au sein d'un plan régional de sécurité routière et d'en assurer le suivi, enfin de rendre un avis sur toutes questions qui lui sont soumises par un membre du Gouvernement.



> Covoiturage

Un portail clé sur porte pour chaque commune wallonne

Depuis janvier dernier, chaque ville ou commune qui le souhaite peut offrir à ses habitants l'accès à une base de données de covoiturage locale directement à partir du site internet de la commune. L'intérêt d'une telle base de données est de rapprocher les habitants d'un même quartier afin qu'ils covoiturent vers une destination commune. L'accès proposé aux communes est par ailleurs en lien étroit avec la banque de données de covoiturage Carpoolplaza, qui compte, à l'heure actuelle, plus de 54 000 dossiers.

La nouvelle interface offre donc une visibilité immédiate des covoitureurs potentiels à proximité de son domicile. Le covoiturage avec ses voisins devient alors plus évident.

Les avantages du système ? Pour la commune : la mise en place d'un système de covoiturage participe à une politique dynamique et responsable en matière de mobilité en faveur de ses habitants, avec comme toile de fond une meilleure cohésion sociale. Pour les habitants : outre l'accès gratuit au système, les gains sont nombreux : partage des coûts entre utilisateurs et une convivialité certaine. Bénéfique pour tous : la limitation des rejets de CO².

Le covoiturage constitue, en Wallonie comme ailleurs, un mode de transport intéressant, en particulier dans le cadre des déplacements domicile-travail. Reste à le stimuler et à le systématiser un peu plus, car plus il y a d'inscrits, plus les possibilités de covoiturage sont nombreuses et attractives.

Les communes doivent, tout simplement, contacter Taxistop : l'association responsable de ce projet.

Contact : Benoit MINET
Tél. : 010 23 58 01, plaza.wallonie@carpool.be
www.carpoolplaza.be

¹ Moniteur belge du 25 janvier 2011.



> Conseils de lecture

Ce mois-ci, nous vous présentons plusieurs séries de fiches techniques éditées par le Certu.

La première, composée de sept fiches, est publiée en partenariat avec la Fédération des Maires des **villes moyennes** (40 à 60 000 habitants) et concerne des thèmes variés tels que le transport à la demande, les chiffres du transport public, la gestion du stationnement, les navettes vers les centres-villes, les pratiques tarifaires des transports publics, la qualité des transports publics et leur promotion. Ces fiches, de quatre à six pages, visent l'essentiel, donnent les chiffres-clés, les erreurs à éviter, les bonnes pratiques et des pistes pour aller plus loin.

Une série de neuf autres fiches, consacrées au **deux-roues motorisé**, ont également été réalisées. Elles sont conçues dans un but d'efficacité, apportant des informations intéressantes en termes de chiffres, d'aménagements, d'exemples de concertation et de sécurité routière.

Enfin, la dernière série de cinq fiches fait le tour des recommandations pour des **aménagement**s plus confortables et plus sûrs **de la voirie et des espaces publics** en faveur des personnes présentant des déficiences visuelles.

L'ensemble de ces fiches peut vous être envoyé par mail sur simple demande.

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>

> Agenda

Du réseau

- Le 10 juin 2011: **rencontre annuelle des CeM**, à Gembloux.
Du 11 au 14 octobre 2011 : **voyage d'études annuel des CeM. Destination : les Pays-Bas.**
Accessible aux CeM des services publics et, en fonction des places disponibles, des associations spécialisées.
Les CeM communaux peuvent se faire accompagner de leur échevin.
Automne 2011. 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

A l'étranger

- Les 17 et 18 mai, **Aménager un espace public. Nouvelle démarche de conception**
Les 24 et 25 mai, **Définir un cahier des charges d'un système d'information multimodale**, à Paris (France)
- Du 18 au 20 mai 2011, **15^{ème} Conférence ECOMM : « La crise économique : une opportunité pour le Management de la Mobilité »**, à Toulouse (France)

Infos : <http://www.ecomm2011.eu>.

> Humour



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
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>