

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

- > La parole à ... Philippe Henry
- > Semaine de la mobilité 2009. Les enfants d'abord !
- > Voyage d'études. Les CeM en visite à Montpellier
- > Portrait. La division sécurité routière du CRR
- > Mobilité en chiffres. Statistiques d'accidents 2008. Du mieux, mais encore du chemin à parcourir.
- > Transport en commun. Railease : une autre solution pour les entreprises

> **sommaire**





Source : SPW, Direction de l'Édition.

> La parole à ...

Philippe Henry ; Ministre de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et de l'Environnement

Permettez-moi tout d'abord de vous souhaiter le meilleur pour vous et pour vos proches. Que ce soit également une année professionnelle enrichissante et épanouissante.

La déclaration de politique régionale du Gouvernement wallon 2009-2014 fixe deux objectifs en matière de mobilité :

- maîtriser la demande de mobilité, en freinant la désurbanisation et en structurant mieux le territoire ;
- favoriser le transfert modal, en donnant la priorité, là où ils sont pertinents, à la marche, au vélo et aux transports publics.

Ces objectifs demandent à être précisés. Ce sera un des rôles du schéma de Développement de l'Espace régional (SDER) et du Plan régional de mobilité durable (PRMD) dont nous débiterons respectivement la révision et l'élaboration en 2010.

Pour ces politiques de développement territorial, l'action menée localement est tout à fait déterminante. Un aménagement du territoire structurant ou des mesures efficaces de transfert modal ne peuvent résulter de seuls décrets ou circulaires ministérielles. Des avancées significatives passent forcément par des actions locales bien conçues.

En ce sens, les Conseillers en mobilité ont un rôle essentiel.

A l'occasion de la fête des dix ans des CeM, j'ai présenté mes options pour les trois années à venir :

- renforcer la compétence technique du CeM ;
- renforcer le soutien aux CeM ;
- renforcer le rôle pivot du réseau des CeM.

Il me semble que ces orientations, déterminées en concertation avec différents CeM, Monsieur Pierre Chastellain et les gestionnaires de Réseau au sein du SPW sont de nature à vous permettre de jouer plus efficacement votre rôle.

Dans un prochain Cemaphore, j'aurai l'occasion de revenir plus en détail sur ces points et surtout de vous présenter les orientations de la politique de Mobilité et d'Aménagement du territoire que j'initie.

Au plaisir de collaborer ensemble.

Philippe HENRY

> Semaine de la Mobilité

Les jeunes d'abord !

Comme chaque année, la Semaine de la Mobilité s'est déroulée dans toute l'Europe du 16 au 22 septembre dernier, avec comme fil conducteur : « Un meilleur climat pour nos villes ». En Région wallonne, pour la dixième édition de cet événement, le Service public de Wallonie, coordinateur de l'opération, a souhaité mettre l'accent sur les déplacements des plus jeunes. Voici un bref compte-rendu des différentes initiatives qui ont émaillé ce rendez-vous annuel pour une mobilité durable.

Le Grand défi mobilité

Du 1^{er} au 30 septembre, chaque citoyen était invité à participer au Grand défi mobilité, via un simulateur mis à sa disposition sur le site internet (<http://www.semaine.mobilite.wallonie.be>). Celui-ci évaluait l'impact des modes de déplacement tant en termes économique qu'écologique. Ensuite, le programme proposait des alternatives parmi lesquelles chacun pouvait choisir la solution lui semblant la plus appropriée par rapport à son mode de vie. Grâce à cette action, 1 859 000 kg de CO₂ ont été épargnés, soit l'équivalent CO₂ de 155 tours de la terre en avion. Près de 4 000 personnes ont participé à cette action. Le simulateur est d'ailleurs toujours actif pour ceux qui souhaiteraient encore faire le test.

Le concours de dessins

Celui-ci s'adressait aux enfants de 6 à 10 ans. Le principe était de réaliser un dessin collectif par classe afin de stimuler une dynamique de groupe et des discussions autour du thème des déplacements. Les dessins exposés au SPW ont été évalués par un jury constitué de spécialistes de la mobilité et de représentants du monde artistique.

Un calendrier pour ancrer au quotidien le message de la Semaine de la Mobilité

En effet, les meilleurs dessins issus du concours illustrent chaque mois d'un calendrier 2010, largement diffusé, histoire de rappeler, jour après jour, que cette semaine n'a de sens que si elle débouche sur de réels changements de mentalité et de comportements.



Le passeport mobilité

Après son beau succès des années précédentes, il a été transformé en un outil pédagogique à l'intention des 10-14 ans, proposant des jeux et des quizz, en regard d'informations sur la mobilité. En parallèle au passeport, un concours sous forme de défi était proposé aux écoles, avec à la clé des prix mobilité durable bien sûr ! 12 000 passeports ont ainsi été distribués. L'évaluation doit encore être effectuée et le passeport sera adapté pour l'année prochaine en fonction des remarques et suggestions. Le fichier pdf du Passeport reste téléchargeable sur le site Internet.

Le dossier pédagogique

Destiné aux adolescents, ce dossier, proposé à l'occasion de la Semaine de la Mobilité, peut être exploité en classe à n'importe quel moment de l'année. Articulé autour de différents thèmes en relation avec les déplacements : l'autonomie, la santé, la citoyenneté, ... il propose aux enseignants un programme à la carte et peut être rattaché au programme des cours de mathématiques (petits calculs et statistiques), de sciences, d'étude du milieu, ... Il débouche sur une charte avec 6 recommandations. Un outil perfectible mais qui a certainement un bel avenir devant lui ! Il est téléchargeable sur le site Internet de la Semaine de la Mobilité.

Et les communes ?

En regard de ces différentes actions, directement ciblées sur les écoles et réalisées avec la collaboration de la Communauté française de Belgique, une enquête a été menée auprès des communes afin de lister les initiatives prises en faveur de la mobilité scolaire. Elles sont

multiples et variées : sécurisation et aménagement des abords et du chemin de l'école, pédibus et cyclobus, campagnes d'information et de sensibilisation, ... et indiquent clairement que cette problématique constitue une préoccupation permanente pour les communes.

La journée sans voiture

28 communes subventionnées se sont impliquées dans ce type d'événement, qui se déroulait le dimanche 20 septembre. En parallèle à cette initiative, elles sont nombreuses à avoir prévu d'autres actions, en particulier vers les écoles, et ce, sur fonds propres.

Quel bilan ?

Les enfants et les adolescents représentent un public très porteur, car il faut préparer l'avenir avec les générations futures. L'intérêt manifesté envers la problématique de la mobilité (scolaire) est une réalité tant du côté des jeunes, que des communes. Ce thème doit bien entendu être approfondi et ancré davantage encore. Bref, il y a beaucoup à faire les mois et les années qui viennent.

Contact : Ariane DUKERS et Nathalie LAZZARO, CeM
Ariane.dukers@spw.wallonie.be, nathalie.lazzaro@spw.wallonie.be.
<http://semaine.mobilite.wallonie.be>.



Les CeM en visite à Montpellier

Cette année, Montpellier fut la destination retenue pour le traditionnel voyage d'études des CeM, qui s'est déroulé du 21 au 24 octobre dernier. 47 participants, d'horizons divers (communes, région, TEC et SRWT, quelques associations), ont participé à cette visite technique. Ce fut l'occasion d'approfondir différentes facettes de la mobilité de cette ville du sud, guidés par la Communauté d'agglomération, qui nous a réservé un excellent accueil. Exposés et visites de terrain se sont enchaînés, sous une pluie battante le premier jour !

L'AGGLOMÉRATION DE MONTPELLIER EN QUELQUES CHIFFRES

420 000 habitants

31 communes

Hiver : 70 000 étudiants

Été : 300 000 à 400 000 touristes

Croissance : +100 000 habitants attendus d'ici 2020

Si le développement et l'image de plusieurs villes de France sont aujourd'hui associés à leur tramway, c'est également le cas pour Montpellier. En effet, premier coup d'oeil, à peine sortis de la gare (qui nécessite quant à elle un lifting de grande ampleur), ce sont les rails du tramway, rapidement investis par des véhicules de couleurs vives arborant pour les uns des hirondelles (thème : l'air), et pour les autres de grandes fleurs géométriques (thème : la terre). Et le ton est aussitôt donné.

Le retour du tramway à Montpellier (disparu en 1949) remonte aux années nonante avec la mise en service d'une première ligne de 15 km, intramuros, en 2000. Elle accueille aujourd'hui 135 000 voyageurs/jour. La seconde ligne, de 20 km, fut inaugurée en 2004 et relie les petites villes proches au centre-ville. Une troisième ligne, de 23 km, sera mise en service d'ici 2012 et traversera des quartiers réputés « difficiles » sur le plan social. Habillée par Christian Lacroix, elle représentera des poissons (thème : l'eau). Même la signalétique de chantier sera signée du couturier.

On estime qu'alors 50 % de la population et 45 % des emplois seront desservis. Avec les bus, la couverture estimée est de 95%. La création d'une quatrième ligne est en cours de réflexion. Reste maintenant à retravailler aussi l'image du bus, qui à Montpellier apparaît comme le parent pauvre du tram, car la concurrence est rude !

Les pointes du matin et du soir sont particulièrement fortes à Montpellier en raison des déplacements de l'importante population étudiante. Ainsi la ligne 1 du tram connaît probablement la plus forte fréquentation pour la France et est à la limite de la saturation. La réalisation de Plans de déplacement d'entreprise est fortement encouragée par la Communauté d'agglomération qui intervient sur les frais d'études et de transport public des employés. Elle prône aussi le concept de gestion du temps, qui vise un étalement des horaires et donc un écrêtement des pointes. Il est d'application dans les établissements d'enseignement.

L'agglomération croît fermement dans la puissance de l'image sur l'individu et encourage par ailleurs les projets architecturaux signés par les « grands », comme vecteurs de communication, de reconnaissance et d'appropriation. C'est la même démarche qui a été menée avec le tramway. La propreté des arrêts et des véhicules et la sécurité constituent des éléments essentiels.

Mais si le tramway constitue une des parties visibles de la politique menée par l'agglomération, il ne faut pas occulter l'ensemble des outils qui, conjugués, permettent de donner de la cohérence et du liant. Le développement des transports est intimement lié à celui de l'agglomération, en particulier en valorisant les territoires bien desservis par les transports collectifs. Les outils de planification urbaine, à commencer par le Schéma de cohérence territoriale (SCOT), visent à maîtriser les enjeux de l'explosion démographique et le risque d'étalement urbain. Ils fixent notamment des objectifs de densité minimale en fonction de la desserte en transport. Les normes de stationnement privé dépendent de la desserte en transport en commun. Il n'y a pas de réel objectif de le diminuer au risque de subir un effet pervers, qui est d'emmener sa voiture pour aller travailler. Par contre, les garages groupés sont encouragés afin d'éviter que les garages individuels ne soient transformés en espaces de vie et que les voitures des riverains n'encombrent l'espace public.

Le projet de Plan de déplacements urbains (2010-2020) (qui ne nous fut toutefois pas présenté), montre une volonté de favoriser davantage encore les déplacements à pied et à vélo, pour les rendre concurrentiels ... avec la voiture : les premiers pour des distances de 500 m et les seconds de 3 km, avec des temps de parcours plus intéressants, en développant le principe du « chemin le plus court » pour ces modes dans les projets, les priorités aux feux, Le partage de l'espace public avec un équilibre 50/50, c'est-à-dire 50 % pour la voiture et 50 % pour les autres modes est également au programme. D'autres objectifs concernent le développement des transports publics à plus grande distance.

L'accès du centre-ville est extrêmement difficile pour les véhicules particuliers. Les parc-relais proposent une tarification attractive. En effet pour 4 euros/jour, tous les occupants du véhicule circulent gratuitement sur le réseau de tram : une formule qui encourage vivement

le covoiturage vers ces parkings. Le stationnement est gratuit pour les abonnés aux transports publics.

En matière de politique vélo, citons le projet « VéloMagg » créé en 2007. Il s'agit d'une alternative intéressante à Vélo'v (Lyon), Vélib (Paris), Villo (Bruxelles). A Montpellier, c'est la société de transports en commun, la TaM (Transports de l'agglomération Montpellieraine) qui gère ce projet. Il prévoit de la location de longue durée (25 €/an), et de courte durée avec un système de stations, comportant un distributeur automatique de clés des vélos que l'on s'apprête à emprunter. Actuellement 2 000 vélos sont disponibles, utilisés pour moitié à la location de longue durée (3 mois ou 1 an) et pour l'autre accessibles aux 61 stations véloMagg en courte durée (4H pour 1€ ou 1 jour pour 2€). Des installations sécurisées ou gardiennées destinées aux propriétaires de vélos ont également été installées dans les parcs-relais et dans les parkings du centre-ville gérés par la TaM. Aux terminus des lignes de bus, 150 VTT sont également disponibles pour aller à la plage.

Durant l'arrêt, les vélos ne doivent donc pas nécessairement être rattachés à une station. La rotation est estimée à 3 à 4 par jour. Ces vélos sont amortis sur 4 ans. Le coût de gestion semble nettement inférieur à celui des autres systèmes, puisque les frais par vélo sont estimés à 700 € par an, pour plus de 2 000 dans les autres cas.

La TaM se positionne ainsi comme le fournisseur d'une offre de déplacement multimodale. Elle a conclu un partenariat avec la société propriétaire des véhicules destinés au car-sharing. Elle propose une carte qui permet d'accéder aux trams, aux bus, à l'utilisation des vélos en courte durée et aux voitures partagées (Modulauto – 17 stations). Le tiers des usagers de celles-ci est un abonné des transports publics.

Vendredi après-midi, nous avons été conduits au nouveau centre ludo-commercial "Odysseum" (150 000 m² !) inauguré en septembre dernier. Un projet qui a pris place en périphérie de Montpellier sur un terrain qui, vu sa proximité avec l'aéroport, ne pouvait rece-



Source : ICEDD.

voir n'importe quelle affectation. Il est traversé par la ligne 1 de tramway qui a été prolongée de 0,5 km pour la cause, et connecté à un parc-relais de 1 700 places avec lequel il partage une part de sa capacité de stationnement (plus de 7 000 places). Toutefois ce type d'équipement ne fait pas l'unanimité et génère beaucoup de craintes de la part des commerçants du centre-ville.

Le samedi matin, une visite guidée à vélo a permis de tester les vélos de VéloMagg, assez maniables et pas trop lourds, et de découvrir quelques nouveaux quartiers ou projets, récemment construits ou en cours, tel le futur hôtel de ville, confié à Jean Nouvel. La zone piétonne est totalement accessible aux vélos, pour autant que leur vitesse ne dépasse pas ... 5 km/h ! Des pistes cyclables sont réalisées sur pas mal d'axes.

Et ce fut la fin du voyage, avec toujours ce sentiment que la cohérence et les actions sont là, dès le moment où il y a une volonté et un engouement ... politique ! Impossible de ne pas évoquer ici celui qui les incarne à Montpellier, Georges Frêche, municipaliste convaincu qui porte le développement de sa ville depuis 30 ans, et celui de l'agglomération depuis quelques années.

Bien sûr nous ne connaissons pas l'envers du décor, mais l'endroit ne manque en tous cas pas d'intérêt.



Sources : Réseau CeM.



La division sécurité routière du Centre de recherches routières

Le Centre de recherches routières (CRR) est un institut de recherche privé d'utilité publique au service de l'ensemble du secteur routier, principalement les entrepreneurs et les administrations ayant la gestion des routes dans leurs attributions. Depuis sa création en 1952, il est actif dans les domaines de la géotechnique, des matériaux, de la conception, de la construction, de l'entretien et de la gestion de la route. Il occupe une centaine de personnes caractérisées par la diversité de leurs formations (ingénieurs, physiciens, chimistes, économistes, experts environnementaux, etc) et est implanté sur trois sites : à Woluwe, à Sterrebeek et à Wavre.

Le 29 octobre dernier, des membres de l'ACAL (Association des CeM de l'Agglomération Liégeoise) ont été accueillis au siège de Wavre, dont les activités sont axées sur la sécurité routière et la gestion de la route. L'objectif de la visite était de faire mieux connaître les compétences et les domaines d'activités du Centre. C'était l'occasion de profiter de cette rencontre pour proposer aux lecteurs du Cemaphore, un bref portrait des activités de la division sécurité routière du CRR.

A l'heure actuelle, les préoccupations évoluant, la qualité de vie des usagers et des riverains est prise en compte, au même titre que la qualité technique des infrastructures. La mobilité, la sécurité routière, la signalisation, la protection de l'environnement font partie des sujets d'étude depuis plusieurs années déjà et constituent une interface entre la construction routière proprement dite et l'environnement sociétal.

Dans le domaine de la sécurité routière, le CRR se penche sur l'analyse des facteurs contribuant à la survenance d'accidents ou influençant la gravité de ceux-ci. Son action concerne principalement le facteur « environnement routier », mais l'approche est bien plus globale. Les interactions avec les usagers (dans leur multitude) d'une part, que l'on regroupera sous les termes « facteurs humains », et celles avec les véhicules (dans leur diversité) d'autre part, ou « facteurs machines » sont indissociables du facteur infrastructure routière.

Cette approche intégrée a, par exemple, pour but de dégager des solutions, d'identifier des améliorations au niveau des techniques de construction routière et de choix des matériaux, de décider de l'implantation ou non de certains dispositifs, mais aussi d'assurer une meilleure lisibilité de la route et de travailler à une meilleure visibilité des éléments routiers et des usagers, y compris dans les situations de chantier.

Sur le terrain, le CRR est présent dans le domaine des inspections de sécurité, relevant les situations accidentogènes, les déficiences de l'infrastructure et conseillant

le gestionnaire routier pour trouver des contre-mesures efficaces et techniquement adaptées.

Une autre spécificité développée sur le site de Wavre est l'auscultation des routes et des réseaux d'égouttage. Le CRR dispose effectivement d'un équipement particulièrement complet permettant différentes mesures des caractéristiques superficielles ou structurelles des revêtements des voiries motorisées mais également des pistes cyclables. Un vélo spécialement équipé d'appareils de mesures permet de dresser le bilan confort d'un cheminement cyclable. L'analyse des résultats obtenus permet de corriger et d'améliorer la conception des infrastructures. La structure des chaussées et l'état des réseaux enterrés sous la voirie font également l'objet d'études et de recherches. Un véhicule est ainsi spécialement dédié à l'inspection endoscopique des réseaux d'égouttage.

Chaque véhicule du Centre possède un rôle bien défini et embarque des appareils de mesures très précis où l'électronique est omniprésente. Pour résumer, les véhicules sont destinés à analyser les nombreux paramètres des routes : planéité longitudinale, profil transversal, dévers, orniérage, capacité portante, adhérence, résistance au charroi lourd, etc.

Un des soucis permanents du Centre est de diffuser l'information et de former les acteurs de la route. La rédaction de codes de bonne pratique, de méthodes de mesure, de comptes rendus de recherche et de publications de synthèse (certains documents sont téléchargeables) et la formation en sont des moyens, l'intégration au sein de réseaux est une autre volonté.

C'est par un échange d'informations que la route se construit durablement. C'est donc assez naturellement que les CeM de l'ACAL et le personnel du CRR ont échangé leurs connaissances, expériences et attentes. Cette journée a généré une véritable dynamique dans un cadre convivial et professionnel.

Pour en savoir plus : Françoise DEBELLE, CeM
f.debelle@brrc.be
Division Sécurité et Gestion de la route
http://www.brrc.be_safety@brrc.be

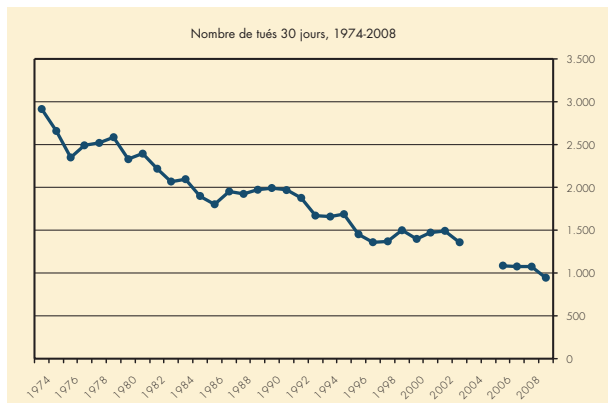
> **Mobilité en chiffres**

Statistiques d'accidents 2008 : du mieux, mais encore loin du but !

Tous les indicateurs se révèlent à la baisse. On enregistre en effet une diminution de 2 % du nombre d'accidents avec dégâts corporels en 2008 par rapport aux chiffres de 2007. Ainsi, 48 827 accidents (soit une moyenne de 133 accidents/jour) avec blessés ou tués se sont produits sur l'ensemble du réseau routier belge.

Si le nombre de blessés légers et graves a diminué à peu près dans les mêmes proportions, le nombre de tués a chuté cette fois de manière importante, avec

944 tués, au lieu de 1 071 en 2007, soit 11,9 % de mieux. Ils sont répartis de la manière suivante : 479 automobilistes, 108 motocyclistes, 99 piétons et 86 cyclistes. Les autres décès concernent les voitures à usage mixte, camionnettes, camions, ... La catégorie la plus touchée par les accidents mortels est celle des 18-34 ans, avec 38 %. Et 43 % des tués le sont suite à un accident qui s'est produit le week-end.



Source : Accidents de la circulation 2008. SPF Economie PME, Classes moyennes et Energie, DGSIE.

Il reste toutefois encore un bel effort à faire pour atteindre les objectifs de réduction à 750 morts maximum en 2010 et passer sous la barre des 500 à l'horizon 2015.

Ces chiffres doivent encourager chacun à son niveau à améliorer encore la sécurité sur les routes en mettant en œuvre des programmes de prévention, de répression, d'éducation, d'aménagements, ... et en adoptant également un comportement exemplaire bien sûr !

Pour en savoir plus : http://www.mineco.be/fr/mobilite/securite_routiere/accident/.

> Transport en commun

Railease : une autre solution de mobilité pour les entreprises

La voiture de société est, par définition, un outil souple et performant en matière de mobilité. Toutefois, aujourd'hui, le prix des carburants et les coûts de leasing augmentent, les embouteillages se multiplient sur certains trajets et le temps perdu commence à peser sur la productivité des entreprises.

La SNCB Mobility propose une solution permettant de combiner voiture de société et train : en fonction de sa destination, chaque utilisateur pourra choisir quand il prend sa voiture ou quand il est plus pertinent de prendre le train. Par exemple, pour un rendez-vous, une réunion, un séminaire à Bruxelles ou dans une autre ville bien desservie par le train, celui-ci peut s'avérer plus performant que la voiture, évitant embouteillages

et problèmes de stationnement. De plus, le temps de parcours peut être valorisé pour préparer une réunion, mettre la dernière main à une présentation, ou tout simplement se détendre.

Pour le dirigeant d'entreprise, Railease peut être synonyme de valeur ajoutée. Au niveau des coûts, remplacer la voiture par le train engendre une diminution des frais de leasing et de carburant : 60 voyages au train diminuent le kilométrage annuel de 7 000 kilomètres, en moyenne. Sur le plan de l'image de l'entreprise, l'employeur qui opte pour Railease ajoute un impact positif : il n'offre plus seulement une solution « voiture », mais une solution « mobilité ». Il choisit une attitude novatrice, écologique (7 000 km en moins = 1 tonne de CO² en moins !) et constructive en matière de transfert modal.

Concrètement, Railease se compose d'une carte mère, valable dix ans, au nom de la société, et de une, deux ou trois cartes de vingt jours de voyage valables 1 an en 1^{ère} ou 2^{ème} classe (chacune des vingt dates disponibles correspond à un libre parcours d'une journée sur le réseau belge, le nombre de trajets dans cette journée étant illimité). L'entreprise dispose d'une carte mère par voiture de société, et ce, pour tout ou partie du parc automobile. Les cartes de voyages ne sont pas nominatives et peuvent donc être partagées entre plusieurs utilisateurs, pour autant que chacun d'eux possède une carte mère.

Le prix du Railease est aisément amorti, compte tenu des économies réalisées grâce à la réduction du kilométrage leasing annuel.

Railease est commercialisé depuis septembre 2008. De nombreuses entreprises ont déjà adhéré au concept, dont Accenture, Ernst & Young et SAP, ainsi que, fait marquant, des sociétés de leasing comme Athlon, ALD et Mercedes, qui incluent Railease dans leur offre de leasing. Au total, 1 390 Railease ont été émis.

Contact : Alain GUIOT, CeM
Key Account Manager, SNCB Mobility
alain.guiot@b-rail.be, tél.: 071 60 23 87



> Conseils de lecture

Jean-Pierre VAN DE WINCKEL, **Le placement des signaux à validité zonale**, annexe au Bulletin CRR n°80, septembre 2009. L'application sur le terrain de la réglementation relative à la signalisation zonale pose souvent, de par sa complexité, des problèmes aux gestionnaires de voirie. Cette brochure pratique vise à leur venir en aide en détaillant et en clarifiant les aspects réglementaires relatifs au placement de ces signaux, particulièrement ceux réglementant le stationnement.

Sébastien RABUEL, **Tramway et Bus à haut niveau de service (BHNS) en France : domaines de pertinence en zone urbaine**, in TEC (Transport/Environnement/Circulation) n°203 pp. 63-71. A partir des années quatre-vingts, le tram a été réintroduit dans les villes françaises, en portant avec lui des projets de réaménagement urbains. Progressivement, la question de sa pertinence dans les agglomérations moyennes (moins de 300 000 habitants.) s'est posée, notamment en regard du rapport coût/besoin. Ainsi, l'idée de systèmes intermédiaires entre le bus et le tram est apparue et a donné naissance en 2005 au concept de bus à haut niveau de service (BHNS), qui redonne au bus une image positive. Sa montée en puissance et le retour de l'État dans le financement des transports collectifs accentuent la dynamique autour des transports collectifs en site propre (TCSP) et replace la question du choix du système au cœur de débats complexes auxquels sont amenés à participer techniciens, élus et citoyens.

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>

> Humour



Photo de couverture : Voyage des CeM à Montpellier.
Source : ICEDD.

> Agenda

Du réseau

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

Mars 2010 (dates à confirmer). Formation continue de CeM. **La politique communale en faveur du vélo**.

Automne 2010. **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

En Belgique

- 22 avril 2010. Journée d'étude « **Mobilité durable** », à l'intention du VSV, des CeM et des CeMa, à Sterrebeek.

Infos : Centre de Recherches Routières (CRR)
mobility@brrc.be

A l'étranger

- Formations des Ponts et Chaussées
Les 22 et 23 mars 2010. « **Concevoir la ville durable : urbanisme, transports et gestion. Des écoquartiers aux écocités** »,
Du 24 au 26 mars 2010. « **BHNS : de la définition du programme à la mise en œuvre** »,
Du 30 mars au 1er avril 2010. « **Améliorer la sécurité dans les transports scolaires : acteurs, responsabilités, actions** »,
à Paris (France).

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

Contact :

Réseau des Conseillers en mobilité (CeM)

Bernadette Gany, coordinatrice, tél. : 081 77 30 99
Brigitte Ernon, tél. : 081 77 31 32
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>



**DIRECTION GÉNÉRALE OPÉRATIONNELLE
DE LA MOBILITÉ ET DES VOIES HYDRAULIQUES**

Boulevard du Nord 8, B-5000 Namur

<http://spw.wallonie.be> • N° Vert : 0800 11 901 (informations générales)