

le Cemaphore

Bulletin d'information sur la mobilité



Au sommaire

LES SUJETS DU MOIS

- Welkom in Gent
- Un plan directeur zones 30 à Berchem-Sainte-Agathe
 - Le projet de liaisons intervillages (LIV)
- Le point sur la politique de stationnement des deux-roues dans les gares belges
- Vers une meilleure collaboration avec les sociétés de transport en commun : les enseignements de la Rencontre de la mobilité

DU CÔTÉ DU CENTRE DE DOCUMENTATION

BILLET D'HUMOUR

L'AGENDA

Le Cemaphore est un élément dynamique du réseau des conseillers en mobilité. Il s'adresse à tous les acteurs de terrain concernés par la gestion de la mobilité, en particulier au niveau local. Au fil des numéros, il propose des informations portant sur les études, les outils, les projets, les actions développées, mais également sur la politique menée, les nouvelles réglementations, en Région wallonne ou ailleurs, et ce, à travers des articles, des compte-rendus, des brèves, des conseils de lecture et l'agenda des manifestations mobilité.



VUE – Winkelstraat
SOURCE – Ville de Gand

La parole à... Yves DE BAETS, du service mobilité de la Ville de Gand Gand affronte le vingt-et-unième siècle

En 1997, le plan de mobilité du centre-ville de Gand avait l'ambition d'améliorer, de façon plutôt énergique, la viabilité du centre.

Aujourd'hui, le cœur de Gand ne permet plus le transit des usagers qui veulent se rendre à l'autre bout de la ville. Ils empruntent la route «P» et le périphérique. Le centre est accessible en voiture uniquement pour ceux qui y poursuivent une destination spécifique : travailler, faire des emplettes, conduire les enfants à l'école, se promener, ... Ils ne se voient pas interdire l'entrée de la ville. Bien au contraire : ils y sont plus que jamais les bienvenus.

Limiter le trafic automobile et interdire le stationnement en surface, cela offre effectivement plus d'espace aux autres usagers de la route, mais ne rend pas pour autant les rues et les places plus attrayantes. C'est pourquoi des travaux sont en cours dans le but de réaménager l'axe « Vlaanderenstraat - Sint-Michielselling » et d'en augmenter l'attractivité. La reconstruction de la « Sint-Baafsplein » et du « Gras- en Korenlei » en est un autre bon exemple : la place est aujourd'hui un lieu de rencontre pour tous les âges.

Le plan de mobilité n'était qu'un début. Depuis lors, un véritable débat sur la mobilité a commencé. Un plan de mobilité pour la ville entière et même pour la région gantoise a été approuvé par le conseil communal. Près de 20 « Verkeersleefbaarheidsplannen » ont été établis pour les quartiers résidentiels et sont en cours de réalisation. Une des mesures les plus remarquables est l'introduction de la zone 30 dans la plus grande partie de la ville. Elle est soutenue par une vaste campagne de communication. Quant au transport en commun, le plan « Horizon 2010 » vise à doubler le nombre de passagers de De Lijn par une politique d'extension de lignes et une tarification favorable. Notre but n'est pas encore atteint, mais chaque jour, c'est un pas en avant sur la bonne route !

Yves DE BAETS
Centre Administratif de la Ville de Gand
Tél. : 09 266 77 70
mobiliteit@gent.be
www.gent.be/verkeer

Welkom in Gent

C'était le 15 octobre dernier. Une délégation d'environ vingt-cinq CeM s'est rendue à Gand pour une découverte de la ville et de ses multiples facettes « mobiles ». Accueillis par Yves De Baets, du département mobilité, la matinée fut consacrée à la présentation de la politique menée par la municipalité, déclinée sous ses multiples facettes : plan de mobilité et mesures relatives à la gestion de tous les modes de déplacement : voiture, transports en commun, vélo, marche, ... sans oublier un important chapitre consacré à la communication. Quant au stationnement, celui-ci a fait l'objet d'un exposé spécifique par la Régie municipale du stationnement. L'après-midi fut l'occasion de visiter la ville à vélo : moyen de déplacement idéal pour découvrir les réalisations in situ.

La prise en compte de la mobilité de manière plus structurée et organisée a commencé avec l'élaboration, en 1994, du plan cyclable de Gand. A ce moment, diverses règles ou principes sont adoptés :

- chaque nouveau projet d'aménagement prendra en compte les cyclistes ;
- la limitation de vitesse (zone 30) des usagers est une condition indispensable à la réussite du projet ;
- les jeunes en âge scolaire sont un groupe-cible important, d'où la création de pistes cyclables sur le chemin de l'école ;
- des mesures antivol et des campagnes de promotion du vélo sont à développer ;
- les transports en commun et le vélo doivent être complémentaires.

Ces mesures se sont inscrites dans un réseau d'itinéraires cyclables via le plan « Gand à bicyclette ». Inutile de dire que les SUL sont ici légion. Sur 700 sens uniques, une vingtaine font exception à la règle. Pour encourager l'utilisation du vélo, l'administration communale donne l'exemple en mettant à la disposition de son personnel des vélos pour les déplacements domicile-travail et professionnels.



En 1997, le plan de mobilité du centre-ville prend plus énergiquement et plus globalement les choses en main, avec pour objectif de redonner une âme et une vie au cœur de la ville, comme l'explique Yves De Baets dans son intervention en première page de ce Cemaphore. Pour ce faire, la Ville travaille sur plusieurs fronts :

- le plan de circulation ne permet plus aux automobilistes de traverser la ville et supprime ainsi tout trafic de transit ;
- le stationnement est progressivement supprimé en surface pour les visiteurs avec pour objectif sa disparition totale au profit du stationnement en ouvrage, excepté pour les résidents. Cette mesure dégage beaucoup d'espace pour les piétons, les cyclistes et les transports en commun, avec pour corollaire un réaménagement de l'espace public pour lui rendre tout l'attrait qu'il mérite ;
- pour toutes les directions, une route « P », permettant une accessibilité optimale aux parkings, est créée. Elle est accompagnée d'un système de guidage très performant, via une signalisation dynamique, qui présente des plans permettant de se situer par rapport à l'ensemble des parkings existants et des informa-

VUE – Graslei
SOURCE – Ville de Gand

GAND EN QUELQUES CHIFFRES

229 000 habitants

1046 km de voiries dont :

800 km de voiries communales

200 km de voiries régionales





tions, en temps réel, sur le nombre de places encore disponibles. Le système est en service depuis 1999. Aujourd'hui, 75 lieux sont équipés d'une signalisation de guidage.

Ensuite, 19 plans de mobilité ont été élaborés de manière à couvrir les quartiers entourant le centre-ville. Ces plans sont extrêmement détaillés et comportent environ 1100 mesures (zones 30, sécurisation d'abords d'écoles, SUL, ...) ! En matière de mise en œuvre, les aménagements sont de préférence légers et se limitent parfois à de la signalisation, le temps et les moyens disponibles étant limités.

La création de zones 30 est un programme sur lequel la Ville porte beaucoup d'efforts. Il faut être crédible, donc on ne peut créer des zones 30 n'importe où, n'importe comment. Le respect de ces zones reste délicat. Des panneaux sont placés à l'entrée de chaque zone, mais au delà du premier carrefour, les usagers oublient ... En plus des dispositifs d'aménagement, la Ville place maintenant des panneaux plus grands. D'importantes campagnes de communication sont également organisées, travaillant sur divers supports, visant différents publics, avec le cœur pour symbole : affiches sur les bus, dans les abribus, courriers aux riverains, placement de panneaux créés par la Ville, enquêtes, événements : concours de ballons, distribution de bonbons en forme de cœur bien sûr, ... Les messages, via des jeux de mots, et le choix des acteurs des campagnes sont particulièrement soignés. A noter que la Ville alloue un budget annuel de 180 000 euros pour des actions de communication sur le thème de la mobilité.

La politique en matière de transports en commun est volontariste, avec un « plan horizon 2010 » qui vise une augmentation de l'accessibilité et des tarifs plus abordables. Des mesures particulières sont également mises en œuvre. Pour promouvoir les transports en commun, les trams et les bus étaient gratuits les samedis et dimanches de décembre (dans l'agglomération gantoise), le vendredi soir et le samedi soir jusque 3 heures du matin, toute l'année (du centre-ville vers 6 destinations

périphériques), et les abonnements sont gratuits pour les enfants de 6 à 14 ans (sur le territoire gantois). En trois ans, le nombre de passagers a augmenté de 50 %.

La politique menée en matière de stationnement a fait l'objet d'un exposé spécifique par Luc Van den Berghe, directeur de la Régie municipale de stationnement. Elle s'appuie sur la détermination de trois ceintures de stationnement : zone 1 pour le centre-ville délimitée par la route « P », zone 2 autour du centre-ville jusqu'au R40, zone 3 entre le R40 et le R4, chacune répondant à des règles spécifiques. La « mobilitéconvenant » de 1996 prévoit le gel (standstill) du nombre de places de stationnement, ce qui permet d'accompagner la création de nouveaux parkings en ouvrage en centre-ville par la suppression de places en voirie.

La Régie de stationnement existe depuis 1982. Elle est communale mais a toute autonomie sur son budget. Une petite centaine de personnes y sont occupées (salariés et sous-traitants). Le chiffre d'affaires est de 12 millions d'euros. En 2003, elle a fait 3 millions de bénéfices, dont 1 million a été à la Ville. Ses tâches concernent le stationnement en ouvrage et les aires de stationnement en surface, le stationnement payant en voirie et les zones bleues, le stationnement des riverains, le guidage et les parcs-relais. En matière de contrôle du stationnement payant, 32 agents sont sur le terrain. On estime à 90% le taux de recouvrement de la redevance.

Il ne restait plus aux conseillers en mobilité qu'à s'immerger, le temps d'un après-midi, dans cette Ville aux quartiers aux multiples visages, pour constater que si la voiture est encore présente, la ville est calme, presque silencieuse, quoique très vivante avec la présence des nombreux passants, cyclistes, bus et trams ... et que la qualité des espaces publics constitue, une fois de plus, un ingrédient fondamental du charme et du plaisir du déplacement.



SOURCE – G. Deneffe

Un plan directeur zones 30 à Berchem-Sainte-Agathe

Quoique d'apparence verte et calme, cette commune de 20 000 habitants est confrontée à des problèmes de mobilité et de nuisances pour ses riverains. En effet, de par sa localisation en seconde couronne de l'agglomération bruxelloise, elle constitue l'une des principales portes d'entrée pour les navetteurs provenant de la région flamande. Deux entrées du ring débouchent sur son territoire, une troisième, située sur Grand-Bigard, déverse aussi de nombreux véhicules sur Berchem.

Pour atteindre ses objectifs d'amélioration de la qualité de vie et des déplacements, la commune s'est d'abord dotée de deux outils :

- le plan communal de développement (PCD), approuvé en 2000. Il est actualisé tous les ans et les données principales sont régulièrement consignées sous forme d'Atlas ;
- le plan directeur zones 30, élaboré en septembre 2003, constitue une réponse aux problèmes constatés, notamment en matière de trafic parasite. Il est constitué de 18 mailles couvrant les voiries communales de morphologie similaire.

En 1999, bien avant la conception de ce plan directeur, une première maille avait été mise en zone 30. Elle concernait le quartier Chats-Potaarde. La première étape a consisté en une étude sur le terrain des flux de circulation avec quelques mesures de vitesse, réalisées à titre informatif. Une phase de mise en sens unique contrarié de deux voiries, initialement en double sens, a d'abord été mise en œuvre. Celle-ci a été complétée par la réalisation d'aménagements répétés et peu coûteux qui rendent la zone 30 crédible pour tous les usagers. Enfin, un questionnaire d'évaluation a été distribué à tous les habitants du quartier après un an de mise à l'essai. Les conclusions de cette enquête ont montré l'efficacité de la méthode de travail, 74% des riverains ont émis un avis favorable.

Forte de l'expérience concluante menée dans ce quartier, la commune souhaite mettre à l'essai un second quartier en zone 30 : le quartier Ruelens, et ce à la demande des habitants. Celui-ci a été identifié dans le plan directeur zones 30 comme prioritaire. Bien que bénéficiant déjà d'une mise en zone 30 aux abords de l'un des trois établissements scolaires, il souffre d'un incessant trafic de transit. En effet, afin d'éviter les feux de signalisation et les embouteillages de la chaussée de Gand, les automobilistes traversent ce quartier. La mise en sens unique contrarié de la rue des Combattants permettra d'obtenir deux circulations en boucle qui pourront aisément desservir les établissements scolaires, mais décourageront



VUE – Ecole Centrale : un plateau combiné à une chicane
SOURCE – Commune de Berchem-Sainte-Agathe

sans aucun doute les navetteurs. La commune souhaite profiter du chantier régional de l'avenue Josse Goffin pour instaurer des déviations qui correspondent à la mise à l'essai des sens uniques contrariés projetés. Le réaménagement futur de la place Oscar Ruelens, située au centre de cette maille, comprendra une zone permettant d'embarquer ou de débarquer les enfants des écoles en toute sécurité.

A l'heure actuelle, 11% du territoire de la commune sont en zone 30 mais, d'ici fin 2006, plus des trois-quarts de la commune bénéficieront de ce statut. Pour tenir au mieux cet engagement, deux bureaux d'étude ont été désignés par la commune et terminent actuellement la conception des plans de mise en œuvre de 11 mailles complémentaires.

Quant à la mise en zone 30 des abords d'écoles, celle-ci touche à sa fin, divers aménagements ayant été réalisés. A terme, tous les établissements scolaires seront compris dans les différentes mailles de zones 30.

Karin OPDEKAMP
CeMa – Service de l'Urbanisme de Berchem-Sainte-Agathe
Tél. : 02 464 04 43
kopdekamp@1082berchem.irisnet.be

Le projet de liaisons intervillages (LIV)



Des années de tout-à-la-voiture et de négligence, tant de la part des pouvoirs locaux que de la population, ont souvent laissé le réseau des chemins et sentiers vicinaux dans un triste état. Pourtant, à l'heure actuelle, face à l'évolution des modes de transports et à la place importante des loisirs dans la vie courante (promenade, VTT, ...), la petite voirie communale représente un potentiel non négligeable en terme de mobilité douce, d'espace pour la pratique du sport et de découverte d'une région.

Dans le cadre du programme LEADER+ et avec le soutien du MET, l'asbl Sentiers.be est à l'origine du projet participatif de Liaisons Inter-Villages (LIV). Il s'agit de régénérer un réseau local de chemins et sentiers reliant les 39 villages et les 7 hameaux des communes de Cerfontaine, Florennes, Gerpinnes et Walcourt. Ces communes sont regroupées au sein du Groupe d'Action Locale (GAL) de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

Un état des lieux

Suite à l'appel paru dans les bulletins communaux et sur le site de l'association, de nombreuses personnes se sont portées candidates pour participer à l'inventaire et l'état des lieux des chemins et sentiers des villages concernés. Munis d'une carte vierge par village et d'une copie de l'Atlas des Chemins vicinaux dont l'actualisation sur papier a été réalisée au préalable, ces investigateurs locaux sillonnent la région par monts et par vaux pour repérer un maximum de chemins et sentiers visibles ... ou parfois bien cachés.

L'ensemble des 388 km² du territoire est couvert et le repérage se poursuivra jusqu'en mars 2005. Les données recueillies et représentées à l'aide d'un code de traits colorés et d'annotations, sont encodées au fur et à mesure à l'aide d'un logiciel cartographique. Cet état des lieux a pour objectif d'établir un diagnostic le plus complet possible de l'état de l'ensemble des chemins et sentiers publics, qu'ils soient vicinaux ou non. Il pourra également se révéler un outil précieux pour les décideurs, tels que les communes, le service voyer ou encore le service des Eaux et Forêts.

Des liaisons pertinentes

Les données recueillies lors de l'état des lieux servent de base solide pour étudier les parcours pertinents permettant de relier les villages entre eux, ainsi que les centres d'intérêts collectifs (écoles, gares, ...). Plusieurs paramètres sont pris en compte : la longueur, la sécurité,

la praticabilité, les contraintes physiques et légales ou encore la mise en valeur du patrimoine naturel et bâti. L'aménagement de ces parcours est ensuite proposé aux communes concernées.

Le principe est de proposer des itinéraires alternatifs évitant au maximum le réseau routier. Dans certains cas, les aménagements seront plus propices aux déplacements de tous les jours. Citons par exemple le projet de réhabilitation d'une ancienne ligne de chemin de fer en pré-RAVeL (ligne 111 entre Berzée et Laneffe) ou la proposition de création d'une piste cyclable entre Pry et Walcourt. Cependant, il est évident qu'en milieu rural et en dehors des centres villageois, la nature même des voiries ne permet pas toujours de les utiliser directement dans le cadre de la mobilité quotidienne, mais plutôt dans le cadre d'une mobilité de loisirs.

Ce projet s'inscrit donc à la fois dans le cadre de liaisons quotidiennes et dans un contexte touristique, destiné à attirer les « clients-randonneurs ». Les liaisons récemment aménagées sur l'entité de Walcourt remportent un succès considérable, non seulement auprès des touristes, mais aussi et surtout auprès de la population locale. Il s'agit tout simplement de redonner un sens au mot « vicinal », qui signifie littéralement : « qui relie des villages » et donner l'occasion aux utilisateurs de se réapproprier leur cadre de vie.

VUE – chemin vicinal n°8 adapté à tous types de cyclistes et qui relie les villages de Pry et Rognée

SOURCE – sentiers.be



VUE – sentier vicinal n°57 à Castillon qui relie le centre du village à l'aire de jeux récemment aménagée par la commune de Walcourt (liaison Castillon-Clermont).

SOURCE – sentiers.be

Christophe DANAUX
Coordinateur de l'asbl Sentiers.be
Tél. : 0495 92 84 11
christophe.danaux@sentiers.be

Le point sur la politique de stationnement des deux-roues dans les gares belges

Au cours de ces dernières années, diverses initiatives ont été prises par la SNCB afin de garantir des conditions de voyage optimales et un service de qualité aux utilisateurs des deux-roues.

Dès 1998, l'installation de râteliers automatisés a débuté. L'investissement consenti nécessitait, dans un premier temps, de porter son choix vers les gares où la demande était supérieure à 100 abonnements, c'est-à-dire dans les grandes gares flamandes. La firme qui fournissait ces râteliers ayant été contrainte de déposer son bilan en 2003, la SNCB analyse actuellement les possibilités de poursuivre l'exploitation de ce mode de stationnement.

Durant ces cinq dernières années, la SNCB s'est également attachée à gérer et à améliorer l'exploitation quotidienne du stationnement des deux-roues. En voici quelques exemples en Wallonie : réaménagement du local vélo en gare de Mouscron, aménagement d'un nouveau local vélo en gare de Braine-l'Alleud, automatisation de l'accès au local vélo en gare de Soignies, réorganisation de l'exploitation du local vélo - surveillé - en gare de Charleroi, nouvel abri en gare de Waterloo, ...

Par ailleurs, la SNCB a élaboré en 2003 un projet visant à installer +/- 40000 râteliers de type SNCB sur l'ensemble du réseau ferroviaire. Ce type de râtelier est adapté aux besoins actuels (deux fixations : cadre et roue). La pratique du deux-roues étant beaucoup plus développée en Flandre qu'en Wallonie, il est prévu d'installer environ 32000 râteliers en Flandre, 8000 râteliers en Wallonie et 600 en région bruxelloise. Ce vaste programme de modernisation a débuté en 2004.

Ainsi, en 2004 les gares d'Arlon, Mons, Quiévrain, Soignies, Silly, Luttre et Charleroi ont été équipées. Est déjà programmé en 2005 le placement de râteliers aux gares de Marchienne-au-Pont, Braine-l'Alleud, Couvin, Ottignies, Welkenraedt, Ans.

Afin d'enrayer les vols et les dégradations des vélos, la SNCB envisage de placer des consignes à vélos automatiques dans les gares où des actes de vandalisme se perpétuent et/ou où la demande est réelle. Dans le cadre de cette étude, une expérience pilote a été menée, de septembre à décembre 2004, dans cinq gares : Tournai, Mouscron, Deinze, Duffel et Zottegem. A Tournai, 16 box pour vélos ont été installés, à Mouscron, également 16 box pour vélos et 8 pour vélomoteurs.

Les résultats de cette étude, portant sur la fiabilité d'exploitation, sont actuellement analysés par la SNCB. Si les tests s'avèrent positifs, l'installation des box pourra

VUE – Râteliers à Arlon
SOURCE – SNCB



VUE – Consignes à Mouscron
SOURCE – SNCB

débuter en 2005. Certaines gares seront traitées en priorité compte tenu du degré d'insécurité et de la demande. Il est cependant prématuré de fixer des objectifs précis (installations). En effet, la concrétisation de l'ensemble du projet dépend principalement des moyens financiers qui seront mis à la disposition de la SNCB.

L'investissement relatif à l'acquisition des box est à charge de la SNCB. Le coût d'un box est estimé à +/- 1400€. Le fournisseur assure l'exploitation et l'entretien et bénéficie des recettes. Une borne téléphonique, située à proximité des box, permet à l'utilisateur de contacter, 24h/24h, le fournisseur en cas de problème technique lié à l'utilisation d'un box. Celle-ci est possible au moyen de la carte Proton (voyageurs occasionnels) ou de la carte d'abonnement délivrée par le fournisseur. Les tarifs sont identiques à ceux appliqués sur l'ensemble du réseau.

	1 jour	1 mois	3 mois	12 mois
Vélos	1,40	7,20	20,20	72,00
Vélomoteurs	1,80	13,20	37,00	132,00

L'ensemble des projets ne pourra être réalisés qu'en fonction des moyens financiers qui seront mis à la disposition de la SNCB. Cependant les éléments développés ci-dessus témoignent bien de sa volonté de poursuivre les efforts entrepris en matière d'intermodalité du train et du vélo.

Claude DELCROIX
CeM - SNCB
Tél. : 02 528 84 42
claude.delcroix@b-rail.be

Vers une meilleure collaboration avec les sociétés de transport en commun : les enseignements de la Rencontre de la mobilité

A l'initiative du Ministre wallon du Développement territorial, des Transports et du Logement, Monsieur André Antoine, et en collaboration avec la Direction générale des Transports du Ministère de l'Équipement et des Transports, l'Union des Villes et Communes de Wallonie a organisé le 7 décembre 2004 une Rencontre de la mobilité sur le thème des collaborations entre les communes et les sociétés de transport en commun. Ce colloque a été l'occasion, pour les différents acteurs de la problématique, de mettre en évidence les opportunités mais également les difficultés de mise en œuvre de stratégies efficaces en matière de mobilité. Les partenariats ont été identifiés comme une des clés pour une gestion efficace des déplacements à l'échelle communale.

Différents constats ont constitué les liminaires de cette journée : volonté des sociétés de transport en commun de conquérir des parts de marché importantes dans les prochaines années, nécessité de rationaliser certaines activités et de développer de nouveaux services, nécessité pour les communes de gérer au mieux la mobilité locale, ...

Ils conduisent au premier enseignement important : le besoin de développer un partenariat actif avec le secteur des transports est devenu aujourd'hui essentiel. Le partenariat permet ainsi aux sociétés de transport en commun d'assurer un meilleur équilibre entre coût d'exploitation ou d'infrastructure et service public rendu, et aux communes de proposer de nouveaux services de mobilité à la population.

Ces partenariats peuvent se décliner de multiples façons, les plus importantes étant : le bus local, la mise à disposition et l'entretien des arrêts de bus, les aménagements aux abords des gares, les déviations temporaires d'itinéraires, le respect des règles de stationnement sur les aires d'arrêts de bus, ...

S'il n'existe pas de cadre légal pour la tenue de partenariat, la Rencontre de la mobilité a permis de dégager les fondements pour la réussite de partenariats concrets : une concertation accrue fort en amont du projet, une communication efficace entre les acteurs, le respect des droits et obligations de chacun, sur des bases à définir préalablement et dans le souci de trouver un équilibre dans la répartition des charges reposant sur chacune des parties.



VUE – Bus local à La Hulpe
SOURCE – SRWT

Le deuxième enseignement du colloque est la nécessité d'une implication plus grande encore des pouvoirs locaux dans la gestion des sociétés de transport en commun.

Enfin, la Rencontre de la mobilité a permis de mettre en évidence le besoin et la nécessité de travailler dans un cadre plus global et cohérent. Les outils mis à disposition des communes pour gérer au mieux la mobilité ou l'aménagement du territoire peuvent, chacun avec leur spécificité, aider à la définition d'une ligne directrice pertinente et claire. L'appui et l'implication des sociétés de transport en commun dans la planification stratégique de la mobilité communale doivent pouvoir être renforcés.

Le développement des partenariats entre les sociétés de transport en commun et les communes est devenu nécessaire. La commune est l'autorité qui connaît le mieux les attentes de ses citoyens et qui est la plus à même d'identifier les besoins nouveaux ou les changements à apporter à la situation existante. Les sociétés de transport en commun sont celles qui sont le plus à même d'organiser et d'exploiter les déplacements de masse. La mise en commun de ces deux savoirs et savoir-faire constitue le moyen le plus efficace d'aller dans le sens d'une meilleure mobilité pour tous.

Tom DE SCHUTTER,
Chef du Service Mobilité à l'Union des Villes et Communes de Wallonie
Tél. : 081 24 06 30
tom.deschutter@uvcw.be

Conseils de lecture

Jean-Pierre Nicolas et al., **La monétarisation des effets locaux de la pollution atmosphérique : des évaluations scientifiques aux décisions politiques**, INRETS, juin 2004.

Cet ouvrage établit un état de l'art sur ce sujet, en s'attachant à l'appréhension économique de celui-ci et en insistant sur deux niveaux d'enjeux : Scientifique tout d'abord : que mesure-t-on, comment, pourquoi ? Un bilan des principales recherches réalisées aux cours des années 90 est présenté. Politique ensuite : par quels mécanismes institutionnels les valeurs construites par les chercheurs vont aider à l'élaboration de valeurs « tutélaires » qui fournissent une base aux prises de décision dans la gestion des affaires publiques ? Les pratiques dans différents pays européens servent ici de support, notamment en France, en Suède et en Suisse.

Patrick Bonnel, **Prévoir la demande de transport**, Presse de l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées, août 2004.

L'ambition de cet ouvrage est d'offrir un état des connaissances sur la prévision de la demande de déplacements des personnes en milieu urbain. Sa conception permet son utilisation comme support de formation à la modélisation. Il offre également une analyse de l'ensemble du processus de prévision en incluant notamment l'identification des objectifs, la production des données et l'analyse de la demande.

Nous avons de nombreuses autres acquisitions mais la place nous manque pour vous les présenter... N'hésitez pas à nous contacter pour en savoir plus et à vous abonner à l'inventaire pour ne manquer aucune nouveauté !

Delphine Rossomme et Brigitte Ernon - Gestionnaires
Centre de documentation et de diffusion en mobilité
Tél. : 081 77 31 25 – 081 77 31 32
centre-doc-mobilite@met.wallonie.be
<http://documentation.mobilite.wallonie.be>

BILLET D'HUMOUR

VUE – « Comme chaque année, à la fin du moi de mai, le pèlerinage des Saintes Maries de la Mer réunit en France des Tsiganes venus de toute l'Europe ».



Hors réseau

A l'étranger

- **Les 4 et 5 avril 2005** : « Du conseil en mobilité aux plans de déplacement d'entreprises »
Du 24 au 26 mai 2005 : « Concevoir et réaliser un espace public : du projet à la réalisation des rues et des places », à Paris (France)
Infos : Ponts Formation Edition
<http://pfe.enpc.fr>
- **Les 21 et 22 avril 2005** : « Mobilité, différenciations et inégalités », à Lyon (France)
Infos : msfs@entpe.fr
<http://msfs2005.entpe.fr>
- **Du 31 mai au 3 juin 2005, Velo-city 2005** : « Delivering the vision », à Dublin (Irlande)
Infos : Tél : +351 1 231 28 00, Fax : +351 1 231 28 99
info@velo-city2005.com
<http://www.velo-city2005.com>
- **Du 1er au 3 juin 2005, Conférence ECOMM « Influencing Future Generation »** à Harrogate (Royaume-Uni)
Infos : <http://www.epommweb.org>

Visitez l'agenda du site web des CeM pour découvrir d'autres activités : <http://cem.mobilite.wallonie.be>

Votre commune ou votre institution organise un colloque, une rencontre, une activité en lien avec la mobilité, transmettez-nous les modalités pratiques et nous les glisserons dans cet agenda.

Si vous souhaitez proposer un article, merci de nous l'envoyer pour le premier jour du mois qui précède celui de la publication.

Les articles auront un maximum de 3.000 caractères espaces compris (format Word) et devront nous parvenir par mail ou sur disquette par voie postale. Les textes seront idéalement accompagnés d'illustrations (photos, logos, dessins, ...) libres de droit (préciser la source). Les documents numériques ne doivent pas être insérés dans le corps du texte, mais être envoyés séparément en format image.

A vos plumes !

N'hésitez pas à nous transmettre des photos ou des anecdotes humoristiques sur la mobilité, nous nous ferons un plaisir de les publier dans un des prochains numéros du Cemaphore.

Si vous n'êtes pas CeM et que vous souhaitez recevoir le Cemaphore, veuillez transmettre vos coordonnées par fax ou par courriel à :

Bernadette Gany, coordinatrice du réseau,
Tél. : 081 77 30 99

Personnes de contact :

Brigitte Ernon, tél. : 081 77 31 32

Muriel Mandiau, tél. : 081 77 31 23

Fax : 081 77 38 22

MET-D311 – Direction des Etudes et de la Programmation
Boulevard du Nord, 8

B-5000 Namur

reseau-cem@met.wallonie.be

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