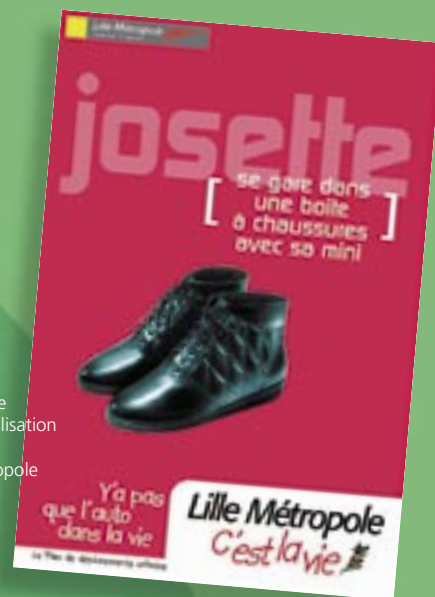


# le Cemaphore

## Bulletin d'information sur la mobilité



VUE – affiche extraite de  
la campagne de sensibilisation  
au partage de la voirie  
SOURCE – CU Lille Métropole



## Au sommaire

### LES SUJETS DU MOIS

- L'ABC d'une bonne collaboration entre les TEC et les communes.  
Au programme : la concertation
  - La SNCB et les entreprises
  - Des outils pour une politique intégrée du transport de marchandises à l'échelon local
- Monsieur et Madame Moto au MET : de nouveaux relais pour les motocyclistes
  - Une seconde Namourette et un deuxième parc-relais à Namur
    - Dring Dring 2005 : "Mes courses ? A vélo"
    - Bio-carburants : arrivée prévue cette année

DU CÔTÉ DU CENTRE DE DOCUMENTATION

BILLET D'HUMOUR

L'AGENDA

### La parole à ... Jean-Louis SEHIER, directeur du Cadre de vie à Lille Métropole Communauté urbaine

Les trottoirs : premier réseau de transports urbains !

Automobile ou transport public ? c'est le sujet récurrent de nombreux débats sur la mobilité urbaine. Les deux roues arrivent parfois à attirer l'attention. Mais la marche à pied ne parvient pas à se faire entendre dans le vrombissement assourdissant des déplacements. C'est pourtant un mode de déplacements à part entière.

Et face aux nuisances de l'automobile, au coût du transport public et aux risques du deux roues, il est essentiel de redécouvrir le rôle premier de la marche à pied. Souvent oubliée dès l'obtention du permis de conduire à sa majorité ! Pourtant à Lille, la marche à pied assure 65 % des déplacements internes à la ville-centre. Et le premier réseau de transport est le réseau de trottoirs !

Dans notre société, les routes et autoroutes, les métros, les tramways, les technologies sophistiquées d'information et de communication appliquées aux transports font encore le bonheur de nos ingénieurs. Pour promouvoir la marche dans la ville, l'ingénieur doit porter une attention soutenue à une infinité de détails qui font la qualité des aménagements.

La marche à pied, c'est relancer le lien social dans nos villes qui en ont bien besoin.

Et avec la marche, c'est encore et toujours un esprit sain dans un corps sain pour contribuer à un environnement sain !

A quand un lobby des marcheurs ?

Jean-Louis SEHIER  
jlsehier@cudl-lille.fr



# L'ABC d'une bonne collaboration entre les TEC et les communes. Au programme : la concertation

Les occasions de collaboration entre les TEC et les communes, en vue de rendre un meilleur service au citoyen qui se déplace en transport en commun, sont nombreuses. Et elles sont d'autant plus importantes que celui-ci mérite d'être un peu plus gâté, en particulier en tant qu'usager d'un mode de transport durable. Petites et plus grandes interventions sont au programme, chacune apportant sa contribution à l'émergence d'un réseau de transport en commun plus performant<sup>(1)</sup>.

## Les arrêts

En 1996, les TEC ont décidé de renouveler complètement la signalétique des arrêts (36 500 sur l'ensemble de ses lignes), tâche accomplie aujourd'hui à 85%. La nouvelle plaque comporte différents renseignements utiles à l'usager. Elle a également une fonction de signalisation, au sens du code de la route, c'est-à-dire qu'elle interdit tout stationnement, et non l'arrêt, sur une distance de 15 mètres de part et d'autre du panneau. Le rôle de la police est essentiel au quotidien pour faire respecter ces dispositions légales, utiles au bon fonctionnement du service de transport en commun.

## Les abribus

Le confort et l'image rendus par l'abribus sont très importants pour les usagers et l'enquête des TEC montre que la situation n'est pas satisfaisante à leurs yeux.

Les abris non publicitaires sont les plus répandus, particulièrement dans les zones moins denses. Depuis 1993, le TEC prend en charge 80% du coût de l'abribus (fourniture + placement). Ainsi, pour la commune, le coût moyen varie de 1 100 à 1 500 euros par installation, celle-ci ayant une durée de vie moyenne de douze ans. L'entretien et les réparations éventuelles de l'édicule sont à charge de la commune qui en devient propriétaire après la réception provisoire. Si des communes souhaitent, pour des questions de qualité d'environnement, retenir des abris non-standards (abris en bois, architecture spécifique, ...), la SRWT intervient aussi dans l'achat de ces équipements.

Les abris publicitaires quant à eux sont placés et entretenus par des firmes spécialisées et financés par les recettes de publicité. La commune choisit le type d'abri et le

TEC y place l'information utile aux usagers. Il importe qu'une collaboration étroite soit établie entre le TEC et la commune afin de coordonner les interventions et d'offrir aux voyageurs une qualité de service optimale.

## Les zones d'arrêts

L'aménagement des zones d'arrêts est important pour le confort des voyageurs et des autres usagers de la voirie (organisation de la circulation, partage de la voirie entre les différents usagers). Les interventions concernent spécifiquement la zone d'arrêt ou s'inscrivent dans un périmètre plus large dans lequel se trouvent englobées une ou plusieurs zones d'arrêts : travaux dans le cadre du plan triennal, réfection ou aménagement d'une route régionale, ...

Si les aménagements sont limités à la zone d'arrêt, ce sont les conditions locales qui déterminent les zones prioritaires d'intervention pour la SRWT. Celles-ci sont généralement définies en tenant compte des arrêts les plus fréquentés et/ou qui accueillent des flux importants de voyageurs. Le bureau d'étude de la SRWT gère le dossier sur les plans technique et administratif, le TEC apporte son expertise d'exploitant et la commune fait valoir son point de vue d'aménageur ainsi que sa connaissance du terrain, elle relaie aussi les attentes de ses citoyens.

D'abord réservés aux zones denses des villes, ces aménagements d'arrêts ont vu en 2003 les premières réalisations en zones rurales. Pour un budget moyen de 7 500 euros, pris en charge entièrement par la SRWT, la zone d'arrêt fait peau neuve et offre le confort et l'accessibilité (PMR compris) indispensables.

## Les gares d'autobus

Ce sont les lieux d'échange lors des correspondances : pour passer d'une ligne de bus à l'autre ou pour emprunter le train. Ces zones, pour être fonctionnelles et attractives, doivent répondre à un ensemble de critères, favorables à l'usager, en termes de cheminements piétons et de confort d'attente et d'accès au bus : hauteur des quais (16 cm : adaptée aux planchers bas des bus), revêtements (dalles tactiles pour les malvoyants), garde-corps si nécessaire, ...

<sup>(1)</sup> La rencontre de la mobilité, organisée en décembre 2004 par l'UVCW, avait pour thème les partenariats entre les sociétés de transport en commun et les communes. Des articles de Marc Masy sont disponibles sur le site Internet de l'UVCW : <http://www.uvcw.be>.



SOURCE – ICEDD



Neuf millions de voyageurs par an empruntent les différentes gares de correspondance entre les TEC et la SNCB. À noter également qu'un système informatisé "ARibus" fournit aux conducteurs des bus des informations sur l'arrivée et le retard éventuel des trains, ce qui permet d'assurer, lorsque c'est possible, les correspondances bus. Actuellement 32 gares de bus sont équipées en Wallonie. Plus globalement, les projets concernent le réaménagement complet des aires à proximité des gares de chemin de fer, dans une perspective intermodale : train, bus, vélo, marche, voiture. C'est le cas des exemples récents d'Ottignies et de Ciney. Dans ce type de démarche, une collaboration et des partenariats entre commune, TEC et SNCB sont indispensables, tant lors de la phase d'étude du projet que pour créer des conditions d'exploitation durables de la nouvelle infrastructure.

### L'usager du TEC est aussi un piéton

C'est pourquoi, il importe que la commune soit particulièrement attentive à l'état des trottoirs ou des accotements qui jouxtent l'arrêt de bus, ainsi qu'au cheminement qui y conduit : conditions nécessaires à la sécurité et au confort de ses citoyens. Les itinéraires préférentiels vers les points d'arrêts des lignes doivent être pris en compte lorsque la commune établit son réseau piéton ou fixe des priorités en matière de réfection des trottoirs par exemple.

### Et quand la commune entreprend des travaux

Il est recommandé d'éviter, chaque fois que c'est possible, la fermeture de la voirie, toujours préjudiciable à l'usager et aux services de transport en commun, ce point pouvant, dans nombre de cas, être négocié avec l'entrepreneur ou précisé au cahier des charges. Si la fermeture est incontournable, une concertation avec le TEC est indispensable afin de déterminer le meilleur itinéraire de substitution, c'est-à-dire le moins pénalisant pour les différentes parties, et de mettre en œuvre les mesures d'accompagnement à temps, à partir des renseignements précis fournis par la commune (identification précise des lieux, dates, durée, personne contact) en vue de permettre de réaliser la communication vers les usagers, les chauffeurs, ... Un délai minimum d'une semaine est nécessaire afin de régler au mieux les dispositions.

### Dispositifs de modération des vitesses

Rappelons que certains dispositifs de modération des vitesses peuvent se révéler particulièrement contraignants pour la circulation des bus (perte de confort pour les passagers et les chauffeurs, tenue du matériel roulant, ...). Lorsque la commune envisage de tels travaux, elle prendra toujours en compte le contexte local et les objectifs à atteindre. Certaines dispositions sont fixées par la réglementation, notamment pour ce qui concerne les caractéristiques géométriques des plateaux et des coussins berlinois, les TEC étant favorables au placement de ces derniers, aisément franchis par les bus. Le soin à la mise en œuvre au moment du chantier est indispensable. Une fois de plus, une concertation préalable sera utile pour la commune qui pourra bénéficier de l'expertise du bureau d'étude de la SRWT et parfois éviter des investissements peu ou moins productifs, voire contre-productifs.

### Statut des voiries

Vu les nouvelles dispositions du code de la route, portant notamment sur les rues à circulation locale, rappelons encore que pour que celles-ci soient accessibles aux bus, le panneau additionnel "+ bus" doit être apposé sous le panneau C3 avec l'additionnel "excepté circulation locale".

Cette liste n'est pas exhaustive mais une collaboration suivie entre les différents partenaires est le meilleur gage d'efficacité, d'économie et de satisfaction des usagers qui sont à la fois les citoyens de la commune d'une part et les clients des transports publics d'autre part.

Contact :  
Marc MASY,  
SRWT  
Tél. : 081 32 28 89  
marc.masy@tec-wl.be



## La SNCB et les entreprises

Depuis le mois d'octobre dernier, le ministre fédéral Vande Lanotte et la SNCB ont passé un accord en vue d'étendre au secteur privé la faculté de tendre vers la gratuité dans les déplacements domicile-travail. Rappelons, à toutes fins utiles, que si l'employeur s'engage à intervenir à hauteur de 80% dans le coût des cartes-train de ses collaborateurs, la SNCB, de son côté, grâce à une enveloppe budgétaire allouée par l'Etat fédéral, prendra à sa charge les 20% restants. Le grand bénéficiaire de cette mesure est bien évidemment le travailleur, mais il faut toutefois souligner qu'au final, les patrons en sortent également gagnants, les nuisances générées par une mobilité défaillante représentant un coût qui pèse de plus en plus lourd dans le fonctionnement des entreprises.

La SNCB ne prétend pas proposer là une "solution-miracle", mais elle reste convaincue que les déplacements domicile-lieu de travail nécessitent des démarches concrètes immédiates, et la convention tiers-payant 80/20 se veut l'un des arguments pouvant conduire à une modification des comportements dans les habitudes de déplacement.

Nous croyons utile, plus que jamais, d'insister sur l'urgence qu'il y a à susciter ce changement, sans attendre qu'il soit induit par la nécessité, car c'est là l'erreur commise pendant quarante ans ! Les responsables d'entreprises ont à ce niveau un rôle crucial à jouer. Par cette action, l'Etat fédéral et la SNCB leur offrent une formidable opportunité de le faire, tout en ne négligeant pas,

au passage, l'aspect social de la démarche. À travers celle-ci, les employeurs contribueront en outre à réduire la pression environnementale exercée par le trafic routier et à se rapprocher ainsi des normes imposées par le protocole de Kyoto.

Par ailleurs, en vue d'épauler les entreprises dans le cadre de leurs obligations vis-à-vis de l'Etat fédéral en matière de mobilité (Arrêté ministériel du 29.10.2004 portant sur le diagnostic mobilité à fournir par les entreprises occupant plus de cent personnes), la SNCB a développé une enquête électronique de mobilité qu'elle peut mettre à la disposition des employeurs via son site Internet, moyennant l'octroi d'un login et d'un password. Cet outil, baptisé "Mobilpol", permettra notamment l'analyse précise :

- des flux de circulation générés habituellement par les déplacements domicile-travail du personnel de ces entreprises ;
- de la motivation des travailleurs quant au choix du mode de transport ;
- de leurs arguments pour améliorer leurs déplacements et l'accessibilité à leur lieu de travail ;
- des éléments pouvant engendrer une amélioration globale et durable du transport ;
- le cas échéant, des éléments permettant à la SNCB et/ou aux autres opérateurs de transport en commun d'affiner leur offre sur les plans quantitatif et qualitatif.

Des politiques, des mesures et des outils pour promouvoir une mobilité durable au quotidien !

Alain GUIOT  
SNCB - DG Voyageurs - Représentation commerciale  
Tél. : 071 60 46 05  
alain.guiot@b-rail.be



SOURCE - ICEDD

## Des outils pour une politique intégrée du transport de marchandises à l'échelon local

Le transport de marchandises est une composante essentielle du développement économique et social de toute ville. Néanmoins, il peut engendrer de nombreuses nuisances qui hypothèquent la qualité de vie. Il est donc impératif de se pencher sur la manière de réduire celles-ci, tout en optimisant les opérations de livraison et le trafic qu'elles génèrent. Une étude portant sur la mise en œuvre d'outils d'analyse permettant une gestion intégrée de la problématique du transport de marchandises à l'échelon communal vient de se terminer. Nous vous en livrons ici quelques résultats<sup>(1)</sup>.

L'étude a réalisé un inventaire des mesures relatives au transport et à la livraison des marchandises dans les centres-villes des communes wallonnes de plus de 15 000 habitants. Cela concernait 56 villes et communes. Parmi celles-ci, 42 ont répondu à l'appel. L'objectif de l'inventaire est de pouvoir disposer, pour les acteurs du transport de marchandises, en particulier pour les transporteurs et les chargeurs, d'un outil pratique reprenant l'ensemble des informations nécessaires leur permettant d'organiser au mieux leurs tournées de livraison. À cet égard, l'étude présente également quelques interviews d'acteurs du monde du transport, très utiles afin de mieux appréhender leurs modes d'organisation, les difficultés rencontrées et les besoins, en terme d'information en particulier.

À l'instar de ce qui a été réalisé en 2002 aux Pays-Bas<sup>(2)</sup>, cet inventaire se présente sous la forme de fiches récapitulatives (1 par commune) mentionnant :

- des renseignements généraux sur la commune (nombre d'habitants, périmètre concerné,...) ;
- la réglementation relative au gabarit du véhicule (limitation en hauteur, largeur, longueur, poids et charge autorisés, ...)
- les mesures d'aménagements physiques (ring ou contournement, giratoire, plan de circulation, zones de chargements/déchargements, ...)



SOURCE – Portal

- les infrastructures multimodales ;
- les restrictions périodiques (heures, jours interdits aux poids lourds, ...)
- les restrictions liées aux émissions sonores ;
- les mesures liées au trafic et à la circulation ;
- ...

La fiche présente en outre, pour chaque commune, l'intérêt de structurer toute l'information sur sa gestion du transport et des livraisons de marchandises dans leur(s) centre(s). Diffusée plus largement, elle permettra aussi à d'autres communes de s'en inspirer si nécessaire. Enfin, plus globalement, elle apporte à la Région une bonne connaissance de la situation sur le terrain.

Ces études nous apprennent à quel point l'intégration du transport de marchandises urbain est une nécessité et doit se traduire en un processus de concertation permanente. La mise en place du Décret sur la mobilité et l'accessibilité locales, en cours actuellement, intègre le processus de concertation permanente indispensable, dans l'élaboration et la concrétisation des PCM, à un traitement global et transversal de la problématique du transport et des livraisons de marchandises en milieu urbain.

Contact :  
Damien BORSU  
MET-D312  
Tél. : 081 77 30 92  
dborsu@met.wallonie.be

<sup>(1)</sup> Cette étude a été menée par le Centre de recherche routière pour le compte du MET – D311. Les résultats sont accessibles sur le site Internet : <http://mobilite.wallonie.be/pcm/index.htm>

<sup>(2)</sup> Plate-forme "Stedelijke Distributie", à l'initiative du Ministère du Transport des Pays-Bas, en collaboration avec d'autres acteurs : inventaire des mesures marchandises dans les 280 communes néerlandaises de plus de 15 000 habitants (2002).



SOURCES – © Ministère de l'Équipement et des Transports - Direction des Editions et de la Documentation (D434) – n° 05\_00568, Ville de Namur, ICEDD

## Monsieur et Madame Moto au MET : de nouveaux relais pour les motocyclistes

Depuis plusieurs années, les motocyclistes, regroupés au sein d'associations, s'efforcent de mettre en œuvre un dialogue constructif avec les gestionnaires de voirie. Pour faciliter les choses, la Direction générale des Autoroutes et des Routes du MET vient de désigner un Monsieur ou une Madame Moto au sein de chacune de ses sept directions territoriales.

Une procédure originale a été mise au point, pour mieux prendre en compte les attentes spécifiques de cette catégorie d'usagers en matière d'infrastructures afin de leur offrir les meilleures conditions de sécurité. Lorsqu'un motard constate un problème sur le réseau, il le signale à sa fédération qui effectue les vérifications nécessaires. Si le problème concerne une voirie régionale, la fédération relaie l'information auprès du service compétent du MET qui peut compter sur le conseil de Monsieur ou de Madame Moto : agent sensibilisé à la problématique et spécialement désigné pour centraliser les demandes des motocyclistes et tenter, sous le couvert de son directeur territorial, d'apporter la solution adéquate. Par ailleurs, son avis sur la sécurité des deux roues motorisés est requis pour tout projet d'aménagement à réaliser.

Notons encore que la Direction générale des Autoroutes et des Routes envisage également des actions d'information à l'intention de ses agents. Rappelons d'autres initiatives qui visent le même objectif de sensibilisation : telles la campagne d'affichage le long des routes et des autoroutes, réalisée en partenariat avec les trois régions, la récente brochure réalisée par l'IBSR<sup>(1)</sup>, l'existence d'un module de formation sur ce thème dans le cadre de la formation de conseiller en mobilité, ...

(1) Proposée dans les conseils de lecture du Cemaphore 40. Pour obtenir cette brochure, contacter l'IBSR.

## Une seconde Namourette et un deuxième parc-relais à Namur

Dans le cadre de la mise en œuvre de son plan de mobilité, et en particulier de son plan de stationnement, la ville de Namur poursuit ses projets.

Ainsi, une nouvelle navette bus, desservant le "P+R Namur Expo", a été inaugurée en mai dernier. Il s'agit d'un partenariat entre la Ville, les TEC et la Région wallonne. Cette navette vise essentiellement les travailleurs qui, ayant déposé leur véhicule au P+R Namur Expo (476 places), deuxième parking relais namurois, situé à Salzinnes à l'ouest de la Corbeille, souhaitent atteindre ensuite le centre-ville. Il complète l'offre proposée à l'entrée est de l'agglomération : le "P+R Saint-Nicolas", selon le même mode de fonctionnement. Le principe est le suivant : tout automobiliste qui gare son véhicule dans un parking relais dispose de l'accès gratuit, pour lui et pour ses passagers, à la navette comme à la ligne régulière 27. Cette dernière sera par ailleurs bientôt accessible aux personnes à mobilité réduite. L'abonnement au P+R est réservé aux travailleurs du centre-ville et aux riverains. Il est annuel et coûte 10 euros par mois : soit 110 euros par an (il est calculé sur 11 mois).

Quant à la "Namourette", navette fluviale inaugurée en 2004, son succès fut tel (30 000 passagers entre le 15 mai et le 15 septembre) qu'un second bateau est venu aujourd'hui renforcer le premier. Certains usagers l'utilisent comme mode de transport alternatif, d'autres comme une attraction touristique. Elle est accessible 7 jours sur 7, avec 5 haltes (au lieu de 3 en 2004) et mène d'une rive à l'autre de la Sambre et de la Meuse, de Jambes à Salzinnes en passant par Namur. Le trajet simple coûte 1,5 euros et des abonnements mensuels peuvent être obtenus. À noter que les abonnés du P+R Namur Expo peuvent voyager gratuitement en Namourette ...

Contact :  
Cellule Mobilité de la Ville de Namur  
Tél.: 081 24 64 96 et 081 24 63 08  
mobilite@ville.namur.be  
<http://www.mobilite.ville.namur.be>



SOURCES – GRACQ, Médiathèque de la Commission européenne, Trans'Bus

## Dring Dring 2005 : "Mes courses ? A vélo"

Organisée par Pro Vélo pour la Région de Bruxelles-Capitale, en collaboration avec le Gracq et le Fietsverbond, l'édition 2005 de la grand-messe bruxelloise du vélo a été placée sous le thème : "Je fais mes courses à vélo".

Les commerçants constituent, en général, un public assez hermétique au principe du vélo. Cette manifestation était donc l'occasion de les sensibiliser et un dépliant a notamment été réalisé à cette fin. Chiffres à l'appui, les arguments en faveur du vélo pour faire ses courses en ville y sont nombreux ! Par exemple, il y est indiqué que 96% des achats en ville pèsent moins de 10 kg.

Des partenariats ont été établis avec des organismes professionnels, tels l'Union des Classes Moyennes, le Town Center Management, ... qui ont constitué des relais avec les commerçants de différents quartiers : à Laeken, Bruxelles-Ville, Woluwe Saint-Lambert, ... L'opération vise à valoriser le commerce de proximité ainsi que les modes de déplacement de demain. Pas de problèmes de congestion et de stationnement en ville : il suffit de s'équiper : panier, porte-bagages, sacoches, sac à dos, ...

Cette manifestation, qui se clôture toujours par l'attribution d'un certain nombre de prix, a décerné son "panier d'or" au commerçant qui accueille le mieux ses clients à vélo ou qui a pris des initiatives originales en la matière. En l'occurrence, c'est une pépiniériste de Boitsfort qui a été primée. Il y a trois ans, elle a installé un parking pour 6 vélos devant son commerce. Elle a développé un service de livraisons pour les gros achats et est particulièrement attentive à l'emballage des produits afin de faciliter les déplacements des clients en transport en commun et à vélo. De quoi en prendre de la graine !

Contact :  
Pro Vélo, Maison des Cyclistes de Bruxelles  
Tél. : 02 502 73 55  
nfo@provelo.org  
<http://www.provelo.org>

## Bio-carburants : arrivée prévue cette année

Quand allons-nous rouler en partie à la betterave, au froment ou au colza ? Conformément à ses engagements européens, la Belgique doit faire en sorte que, d'ici la fin 2005, 2% du total des carburants vendus en Belgique soient "verts" (objectif 2010 : 5,75%).

Il faut donc se préparer à produire les quantités de bio-carburant et autres carburants renouvelables<sup>(1)</sup> prévues. Différents points sont en discussion au Gouvernement : à propos de la défiscalisation du carburant, des investissements à consentir pour la construction d'usines de bioéthanol, ... Toutefois, ces usines ne seront pas opérationnelles avant 2007. Dès lors, la Belgique va devoir importer du bioéthanol, probablement brésilien, le Brésil étant le plus gros importateur mondial.

Il faut savoir que les Américains et les Brésiliens roulent déjà avec des véhicules utilisant respectivement 10% et 25% de bioéthanol. À noter encore que l'introduction de 2% de biocarburant dans nos réservoirs ne nécessite pas d'adaptation des moteurs.

Quel avantage écologique ? Si l'utilisation de biocarburant ne résout pas les problèmes de congestion et de stationnement, elle diminue notre dépendance énergétique et va dans le sens d'une économie des ressources. On estime que l'usage de biocarburants réduit de trois-quarts les émissions de gaz à effet de serre de l'essence. Par ailleurs, c'est un carburant qui rejette aussi beaucoup moins de substances polluantes. Affaire à suivre...

(1) Biocarburant : un combustible liquide ou gazeux utilisé pour le transport et produit à partir de la biomasse. Biomasse : la fraction biodégradable des produits, déchets et résidus provenant de l'agriculture, de la sylviculture et de ses industries connexes, ainsi que la fraction biodégradable des déchets industriels et municipaux. Cf. l'arrêté royal du 4 mars 2005 relatif aux dénominations et aux caractéristiques des biocarburants... : Moniteur belge du 8 mars 2005.



## Conseils de lecture

France 3/ Association de la Prévention routière - RIFF, **Bien conduire, c'est pas sorcier !** 2004

En octobre 2004, "C'est pas sorcier", le magazine de la science et de la découverte destiné à un public jeune de France 3, consacrait un numéro à la sécurité routière. Dans son camion - laboratoire, Jamy explique, à l'aide de schémas et d'expériences, ces différentes notions ... et en profite pour donner quelques conseils de bonne conduite. L'émission a été reprise par la Prévention routière qui a conçu ce DVD pour être utilisé dans le cadre de la sensibilisation et de l'éducation routière en la découpant en huit chapitres et l'a complétée d'un livret d'information.

IBGE, **Vade-mecum du bruit routier urbain**, mai 2005

Le bruit du trafic routier est un enjeu majeur en ville. En effet, de nombreux Bruxellois le placent en tête des nuisances liées à l'environnement. C'est pourquoi le "Vade-mecum du bruit routier urbain", publié aujourd'hui par l'IBGE, se veut un véritable outil de travail pour les décideurs et les acteurs de terrain ainsi qu'un outil de sensibilisation et d'information du public. Il présente les grands principes qui devraient dorénavant être appliqués dans la Région pour la gestion et la planification du bruit du trafic routier. Ce guide de bonnes pratiques, qui intègre les enjeux acoustiques à la gestion des voiries et du trafic routier, se présente en 12 fiches thématiques.

À emprunter dans votre centre de documentation ou à télécharger sur le site [www.ibgebim.be](http://www.ibgebim.be).

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](mailto:centre-doc-mobilite@met.wallonie.be)  
<http://documentation.mobilite.wallonie.be>

### Billet d'humour

VUE – Lui : "...c'est là que j'ai dit à ma femme que j'allais me mettre à l'eau ..."

L'autre : "Elle t'as cru ?"

ReLui : "Tu parles ! Elle avait même l'air sacrément content et puis ça n'a plus été du tout !

Comprendrai jamais les femmes ..."



**mobilité en wallonie**  
direction générale des transports

## Du réseau

- **Les 15 et 26 septembre 2005 (2 jours).** Formation continuée des CeM : "La signalisation de police", au CAMET à Namur  
Infos : Brigitte Ernon  
Tél. : 081 77 31 32  
[bernon@met.wallonie.be](mailto:bernon@met.wallonie.be)

## Hors réseau

### En Belgique

- **Du 2 septembre au 30 octobre 2005,** exposition : "Mobilité urbaine à Liège. Hier, aujourd'hui et demain", au musée des Transports en commun du Pays de Liège, rue R. Heinz à Liège  
Infos :  
MET – Direction de la Communication  
Tél. : 081 77 20 93  
MET – Direction des Etudes et de la Programmation  
Tél. : 081 77 31 32
- **Les 12 et 13 septembre 2005 :** "L'espace rural : un milieu en mutation", au centre culturel Marcel Hicter à Wépion (La Marlagne)  
Infos : ACRF asbl  
Tél. : 083 65 51 92  
[www.acrf.be](http://www.acrf.be)
- **Du 16 au 22 septembre 2005 :** "Semaine de la mobilité" en Wallonie  
Infos : Ariane Dukers  
Tél. : 081 77 31 33  
[adukers@met.wallonie.be](mailto:adukers@met.wallonie.be)  
<http://semaine.mobilite.wallonie.be>
- **Le 23 septembre 2005,** "Gestion des déplacements du personnel : des exemples, des idées", à l'Aula Magna à Louvain-la-Neuve, de 8H30 à 14H00  
Infos : Cellule mobilité de l'UWE  
[www.uwe.be/colloquemobilite.html](http://www.uwe.be/colloquemobilite.html)
- **Du 28 au 30 septembre,** XXème Congrès belge de la route, au Heysel, à Bruxelles  
Infos : [http://www.abr-bww.be/pages/fr/28\\_30septembre2005.htm](http://www.abr-bww.be/pages/fr/28_30septembre2005.htm)

### À l'étranger

- **Du 4 au 6 octobre 2005,** "Le stationnement comme élément clef d'une politique en faveur des transports publics",  
**Les 18 et 19 octobre 2005,** "PDU et sécurité des déplacements",  
**Les 18 et 19 octobre 2005,** "Connaître et réaliser les études de déplacements",  
**Les 16 et 17 novembre 2005,** "L'intermodalité au service des usagers : les partenaires et les outils", à Paris (France)  
Infos : Ponts Formation Edition  
<http://pfe.enpc.fr>

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