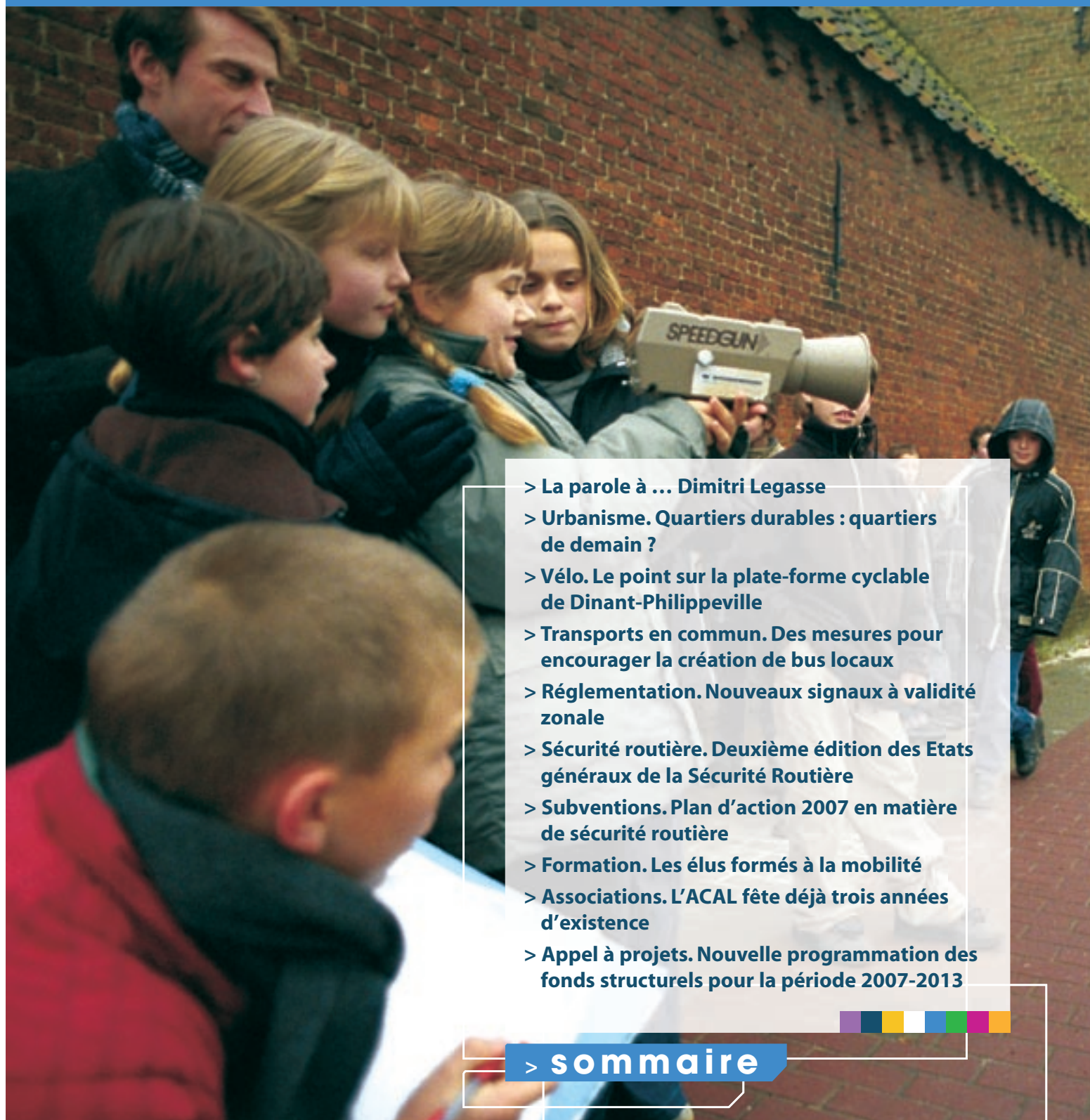


le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité



- > La parole à ... Dimitri Legasse
- > Urbanisme. Quartiers durables : quartiers de demain ?
- > Vélo. Le point sur la plate-forme cyclable de Dinant-Philippeville
- > Transports en commun. Des mesures pour encourager la création de bus locaux
- > Réglementation. Nouveaux signaux à validité zonale
- > Sécurité routière. Deuxième édition des Etats généraux de la Sécurité Routière
- > Subventions. Plan d'action 2007 en matière de sécurité routière
- > Formation. Les élus formés à la mobilité
- > Associations. L'ACAL fête déjà trois années d'existence
- > Appel à projets. Nouvelle programmation des fonds structurels pour la période 2007-2013

> **sommaire**



Les bus locaux ! Un partenariat entre le TEC et les communes.
Source : Sandrine Trousson – TEC Brabant Wallon.

> La parole à ...

Dimitri Legasse, bourgmestre de Rebecq, attaché de direction au TEC-Brabant Wallon et CeM

En tant que Bourgmestre de Rebecq (commune rurale de l'ouest du Brabant wallon), mon rôle est de promouvoir l'offre et la qualité des services au public. En tant que collaborateur au TEC Brabant Wallon, il est de promouvoir l'entreprise, tenue au respect strict de son budget et de ses clients en améliorant le service.

La combinaison de cette double implication me permet tout à fait de m'y retrouver, surtout compte tenu de la nouvelle mission allouée par la Région wallonne au Groupe TEC : faire évoluer son rôle d'organisateur et de prestataire d'un service classique d'autobus en un rôle de Manager de la mobilité alternative à la voiture individuelle.

La mobilité en milieu rural est une question complexe. Bien que les réalités soient contrastées, les besoins de mobilité restent relativement similaires. Cette similitude est due à la motorisation croissante des ménages. Les services de transport en commun développés par les pouvoirs publics ou le monde associatif s'adressent donc à des publics spécifiques. A Rebecq, nous pouvons citer : les ménages ne possédant pas de voiture, les retraités, les inactifs, les personnes en situation de précarité, les adolescents et les personnes handicapées.

Fruit d'une convention entre la commune et le TEC, le bus local répond aux besoins des communes rurales. Les initiatives de ce type constituent donc un service public qui rencontre les besoins de certaines populations, mais elles sont confrontées à l'obstacle financier et ne peuvent être réalisées seules ! Il y a lieu de mettre sur pied de réelles alternatives à la voiture. Le Plan communal de mobilité constitue, à ce titre, un cadre de

réflexion adéquat. Il est le fruit d'une démarche participative, l'instrument de gestion de la mobilité dans les communes. La commune de Rebecq va donc se lancer dans cette réflexion ...

Contact : Dimitri LEGASSE
Tél. : 010 23 53 35
dimitri.legasse@tec-wl.be

> Urbanisme

Quartiers durables : quartiers de demain ?

Le développement durable constitue aujourd'hui une référence incontournable. Il est présent dans tous les discours, qu'ils soient politiques ou techniques et s'apprête à faire son entrée dans notre constitution belge.

Il se décline sous tous les modes : mobilité durable, consommation durable, urbanisme durable, ... et aussi, quartier durable ! Une fois n'est pas coutume, le Cemaphore vous propose un sujet à caractère plus prospectif, à intégrer d'emblée à toute réflexion, toute intervention et tout projet portant sur le développement territorial. En effet, le quartier durable conjugue, par définition, l'ensemble des paramètres du développement durable, parmi lesquels la mobilité joue un rôle important.

Ce thème était au programme d'une journée d'études organisée par Etopia¹ en février dernier. Il a en outre fait l'objet d'un rapport très intéressant par l'Arène Ile de France² en 2005, qui réalise un bilan de quelques expériences européennes en la matière. Il est incarné par la ville de Fribourg-en-Brigau, en Allemagne, citée régulièrement dans nos Cemathèques pour sa politique en matière de zones 30, de limitation du stationnement, et considérée comme exemplaire à de nombreux égards. Elle est régulièrement visitée par de nombreux urbanistes, bureaux d'études, mandataires locaux, ... Nous reviendrons sur ce sujet prochainement.

Le présent article a pour objet de faire état de quelques éléments qui se dégagent de ces initiatives européennes, décrites dans le rapport de l'Arène.

Six quartiers font ainsi l'objet d'une analyse détaillée. Ils sont situés dans des pays du nord de l'Europe, très sensibilisés au développement durable : deux en Allemagne, deux en Suède, un au Royaume-Uni, et le dernier au Danemark. Ils ont été retenus parce qu'ils intègrent les différentes composantes du développement durable, à savoir : la préservation de l'environnement, l'efficacité économique, l'équité sociale et la valorisation culturelle. Il s'agit de projets qui s'appuient sur une participation forte des acteurs, à tous les niveaux : décideurs, techniciens, utilisateurs. Ce sont

¹ Cfr le rapport de Laurence Lambert, Quartiers durables. Pistes pour l'action locale, Etopia, Bruxelles, décembre 2006. Document téléchargeable : http://www.etopia.be/article.php3?id_article=514.

² Quartiers durables – Guide d'expériences européennes, Arène Ile-de-France – IMBE – Avril 2005. Document téléchargeable sur le site Internet de l'Arène : <http://www.arenedf.org/HQE-urbanisme/pdf/qde-exp-europe.pdf>. L'Arène Ile-de-France est une Agence régionale de l'environnement et des nouvelles énergies.

des quartiers neufs, excepté l'un d'eux, qui concerne la réhabilitation d'un secteur d'habitat existant. Signalons que ces projets sont déjà anciens : une vingtaine d'années pour certains. Ils ont eu un caractère pilote, de démonstration.

Le rapport de l'Arène centre son analyse sur cinq thèmes qui caractérisent ces projets : la densité, les flux, le social, les technologies innovantes, la gouvernance.

En particulier, la question de la **densité** renvoie à la notion de ville compacte, de courtes distances, de mixité d'usages et de fonctions, à la recherche d'un équilibre entre logement, emploi, équipements de service et mobilité alternative à la voiture individuelle. Concrètement, la question n'est plus de l'ordre de la mobilité, mais de l'accessibilité, ce qui se traduit par une série d'avantages économiques et sociaux. L'organisation du territoire est immédiatement transcrite de manière à limiter ou à rendre inutile l'usage de la voiture.

Les quatre autres thèmes sont également parfaitement intégrés à la démarche d'ensemble et se traduisent par différentes initiatives et réalisations. Ainsi, la prise en compte des **flux** de toute nature qui intéressent le quartier (énergie, ressources naturelles, déchets, substances nutritives, matériaux, ...) vise une approche éco-systémique. En ce qui concerne le **social**, le quartier accueille différentes catégories d'individus, de modes de vie, d'activités ou de cultures. Des **technologies innovantes**, généralement dans le domaine environnemental, ont entraîné le développement de nouvelles filières économiques et la création d'usines de fabrication de ces nouveaux produits. Enfin, la **gouvernance** s'appuie sur la mise en place, dès le départ, de processus de participation, de formation et d'information de tous les acteurs, afin de permettre l'acceptation des principes et l'intégration des pratiques par tous.

En matière de déplacements, ces quartiers durables misent donc sur les courtes distances, les transports

collectifs, la marche, le vélo, le covoiturage et la voiture partagée, une offre réduite de stationnement et la promotion des énergies propres. Plus précisément, ils prévoient :

- un développement, très en amont, des transports publics, avec des arrêts distants de 300 à 700 mètres maximum ;
- la mise en zone 30 généralisée et l'interdiction de circuler en voiture dans les quartiers résidentiels ;
- la promotion de l'utilisation des carburants écologiques (biogaz ou électricité), notamment par des mesures visant à faciliter le stationnement de ce type de véhicules ;
- la mise à disposition des habitants de pool de voitures électriques ;
- l'utilisation d'éoliennes, de panneaux photovoltaïques, pour le rechargement des batteries de ces véhicules ;
- la réduction du nombre de places de stationnement, celles-ci ne se situant pas devant les logements mais dans des parkings collectifs, ...

La démarche globale est innovante et particulièrement intéressante. En effet, les différentes thématiques constituent chacune une facette d'un tout, ce qui en facilite probablement l'acceptation par tous les acteurs, et en particulier par les habitants, car elles s'inscrivent dans un ensemble cohérent qui vise la même finalité.

Le concept commence à faire des émules et des projets sont actuellement à l'étude dans différents pays, ainsi qu'en Région wallonne¹. Alors, quartiers durables : quartiers de demain ?

¹ Signalons le projet européen Sus-city, dans lequel sont impliquées pour la Wallonie les communes de Ottignies, Mouscron, Tournai et La Louvière. Cfr : <http://www.sus-cit.org>. En particulier, la Ville de Mouscron développe un projet de « cité climatique ».



Quartier « durable » BO01 à Malmö (Suède)



Le point sur la plate-forme cyclable de Dinant-Philippeville

Il y a un peu plus de deux ans¹, nous vous présentions le projet de schéma cyclable des arrondissements de Dinant-Philippeville. Soutenu par l'Union européenne et par la Région wallonne dans le cadre des projets Fonds Feder Objectif 2 Rural, ce projet comporte 2 volets : d'une part l'étude d'un schéma directeur cyclable et d'autre part, la mise en place d'une plate-forme cyclable. Le financement de cette initiative, initiée en 2002 et démarrée en 2004, se terminera fin 2007. A quelques mois de l'échéance, une présentation des derniers développements du projet s'imposait.

Pour rappel, les arrondissements concernés rassemblent 22 communes. Le schéma directeur cyclable est constitué de 11 itinéraires principaux et de 22 itinéraires de liaison. Il totalise 584 kilomètres. Il vise tant les déplacements utilitaires que les balades.

Pour assurer le confort et la sécurité des itinéraires, des aménagements ont été jugés nécessaires sur certaines sections. D'ici la mi-2008, ce sont environ 65 km d'aménagements et d'équipements qui devraient être finalisés. Il s'agit essentiellement de la création de pistes cyclables marquées ou séparées et de la mise en place de signalisation. L'ensemble des opérations nécessaires à la concrétisation des mesures prônées, soit la préparation des dossiers, la concertation, les autorisations, le chantier, ... demandent un temps non négligeable et c'est seulement en 2006 que les réalisations ont commencé à voir le jour et continueront en 2007. Un budget de plus de 3,5 millions d'euros est consenti pour la réalisation de ces travaux.

Par ailleurs, il fallait promouvoir le projet et le vélo. C'est pourquoi, en parallèle, la plateforme cyclable, dans son rôle de coordination et d'animation, a lancé différentes opérations de sensibilisation et de promotion du vélo auprès des usagers, mais aussi des acteurs locaux, pas toujours très sensibles à ce mode de déplacement alternatif. Pas facile dans ces régions vallonnées et peu densément peuplées, où la culture du vélo est à inventer de toutes pièces ! Néanmoins, l'enthousiasme toujours au rendez-vous, des actions ont été entreprises suivant 4 thèmes : les écoles, le tourisme, le quotidien et les entreprises. Au niveau des écoles : la plate-forme participe en collaboration avec Pro Vélo et la centrale de mobilité de Philippeville à des séances de vélo-éducation et au brevet du cycliste. Dans le domaine du tourisme, des contacts étroits ont été noués avec les Maisons du tourisme et les acteurs touristiques locaux et de nombreux produits touristiques vélo ont vu le jour (balades guidées, balades contées, cartes d'itinéraires, package touristique à vélo avec hébergement et visites, etc.). Pour la partie quotidien, la plate-forme a proposé aux 22 communes une aide pour la conception d'un dossier de mise en SUL, 4 communes ayant

manifesté un intérêt. 140 range-vélos de type U vont être prochainement installés à des points stratégiques des communes. Enfin, le thème des entreprises a été peu abordé mais cette année 2007 est en train de voir se concrétiser un voyage de motivation à destination des PME dans la région de la Vallée des Eaux Vives.

Tout récemment, le « Guide méthodologique pour la mise en place d'une politique cyclable en milieu rural » rédigé par la plate-forme est paru afin d'aider les acteurs locaux dans leurs démarches en faveur du vélo. La commune d'Anhée a accepté de se positionner en tant que commune-pilote pour l'application de ce guide. Cette expérience fera l'objet d'une deuxième publication. Qui plus est, une newsletter fait régulièrement état de l'avancement de l'expérience. Elle a pour objectif de montrer aux autres communes que mettre en place une politique cyclable n'est certes pas une mince affaire mais qu'il suffit parfois de la conviction d'une seule personne pour faire bouger les choses.

Signalons encore que la plate-forme a accepté de réaliser une expérience-pilote de balisage longue distance et par nœuds à l'échelle des 2 arrondissements. Il s'appuyera sur le nouveau décret². Ce chaînon est le premier d'un projet de plus grande envergure que sera la Wallonie à vélo. La carte du réseau théorique est déjà réalisée et le travail de repérage de terrain vient de commencer.

L'enjeu concerne aujourd'hui la pérennisation des produits et des efforts mis en place. C'est ce à quoi s'attellera la plate-forme au cours de sa dernière année d'existence. Ainsi, le 9 mars a déjà eu lieu une Assemblée générale de divers acteurs locaux au cours de laquelle les enjeux du schéma directeur ont été rappelés et où le guide et l'expérience-pilote d'Anhée ont été présentés.

Contact :

Marjorie NICOLAS – coordinatrice, marjorie_pfc@yahoo.fr
Damien DEMEULEMEESTER – animateur, damien.pfc@skynet.be
Tél. : 071 61 50 65

Pour recevoir la newsletter :

marjorie_pfc@yahoo.fr

Pour en savoir plus :

<http://www.plateformecyclable.net>

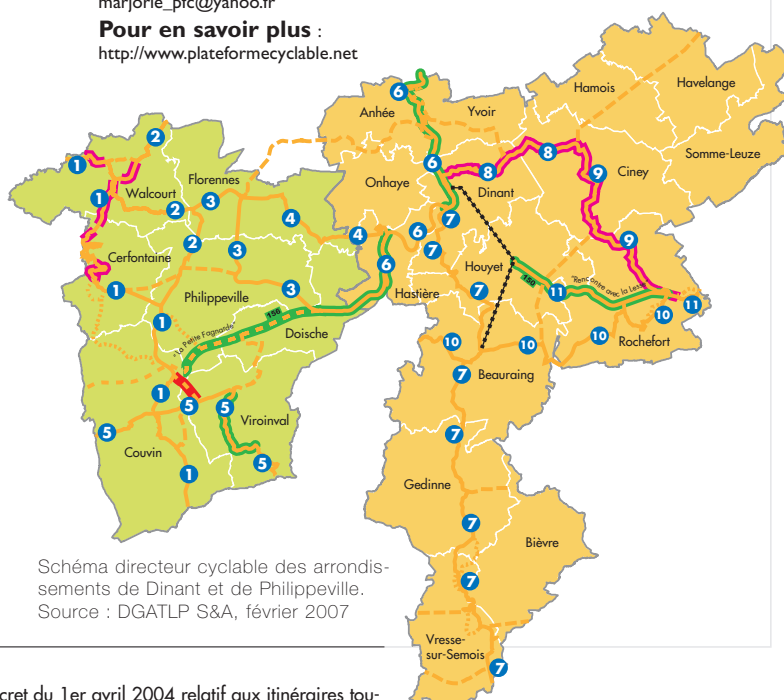


Schéma directeur cyclable des arrondissements de Dinant et de Philippeville.
Source : DGATLP S&A, février 2007

¹ Cfr. le Cemaphore n°37, février 2005.

² Arrêté du Gouvernement wallon du 1er mars 2007, portant exécution du décret du 1er avril 2004 relatif aux itinéraires touristiques balisés, aux cartes de promenades et aux descriptifs de promenades. (Moniteur belge du 26 avril 2007).
Nous reviendrons sur ce texte dans le prochain Cemaphore.





Source : MET - D434.

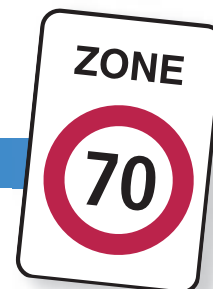
Le Ministre Philippe Courard a aussi souhaité soutenir ce projet en prévoyant une subvention de 20.000 € par bus pour les communes de moins de 10.000 habitants, afin de faciliter l'engagement du premier chauffeur.

Pour mieux appréhender les besoins à rencontrer au sein de la commune, une première analyse peut être réalisée en s'appuyant sur le Manuel du transport rural¹. Et si le bus local apparaît comme la meilleure réponse, la commune est invitée à contacter le TEC, qui prendra le projet en charge avec elle et l'éclairera sur tous ses aspects !

Contact : TEC
<http://www.infotec.be>

> Réglementation

Nouveaux signaux à validité zonale



Les signaux à validité zonale sont déjà en usage pour la définition de périmètres où s'applique une règle spécifique en matière de stationnement, de limitation de tonnage du charroi autorisé à circuler, mais aussi de limitation de vitesse à 30 km/h. L'arrêté royal du 29 janvier dernier² prévoit la possibilité pour les gestionnaires de voiries de délimiter d'autres zones de vitesse : zone 70 ou 50 par exemple. Il est d'application depuis le 1er mars.

La signalisation requise est bien sûr identique à celle de la zone 30, soit le signal rectangulaire avec fond blanc sur lequel est repris le signal C43, figurant la vitesse maximale autorisée. La création de ces signaux a bien sûr pour objectif d'éviter de devoir placer des panneaux après chaque carrefour.

Lorsqu'à l'intérieur de la zone, une agglomération ou une autre zone de vitesse est délimitée, le signal de zone doit être remplacé à la fin de l'agglomération ou de l'autre zone de vitesse. Cette mesure n'est pas d'application si, à l'intérieur de la zone, c'est une zone de rencontre, une zone résidentielle ou une zone 30 abords d'école qui est délimitée. Dans ce cas, la vitesse de la zone est de nouveau applicable à partir de la fin de la zone de rencontre, de la zone résidentielle ou de la zone 30 abords d'école et le signal de zone ne peut pas être répété.

Par ailleurs, l'arrêté permet aux gestionnaires de voirie d'utiliser des signes de reconnaissance qui auront pour fonction de rappeler aux conducteurs la zone de vitesse dans laquelle ils se trouvent : une vignette autocollante ou un signal de reconnaissance, qui n'attirent pas automatiquement l'attention de l'utilisateur de la route mais ne sont conçus que comme rappel, pourront être apposés aux poteaux d'éclairage ou de signalisation ... Qui vivra verra ...

> Transports en commun

Des mesures pour encourager la création de bus locaux

Alors que les navetteurs et les écoliers sont partis « au travail » et vont peut-être grossir les embouteillages, que font les habitants qui restent dans les villes et les villages ? Lorsque la commune n'est pas desservie régulièrement par le TEC, que font les écoliers en congé ou en vacances ? Sont-ils voués à l'immobilité ? Combien de besoins de déplacements ne sont pas rencontrés ? Quelle solution apporter à cette question ?

Le bus local, limité au périmètre d'une commune ou organisé en association avec les communes voisines, offre la possibilité de répondre à des demandes précises de mobilité, d'ouvrir de nouvelles destinations et de créer du lien entre les personnes en permettant aux habitants de participer à des activités sociales.

Ce constat a incité le Ministre André Antoine, en mars dernier, à ouvrir un crédit permettant l'achat de cinquante bus, d'une capacité de 20 places assises, à l'intention des communes qui souhaitent se lancer dans un projet de bus local. Celles-ci devront déterminer, en accord avec le TEC qui les dessert, les modalités de l'offre : itinéraires, horaires, arrêts.

En ce qui concerne les frais d'exploitation, le TEC met le véhicule à la disposition des communes, prend en charge les frais relatifs aux gros entretiens et assure le véhicule. La commune prend en charge les petits entretiens, le nettoyage, le carburant et met à la disposition du service le ou les chauffeurs nécessaires. La collaboration entre le TEC et la commune est scellée dans un contrat d'une durée initiale de 3 ans.

¹ Manuel du transport rural. Actions pour l'intégration de services du transport rural, 2005. Document disponible au CDDM.

² Arrêté royal du 29 janvier 2007 modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique (Moniteur belge du 9 février 2007).

> Sécurité routière

Deuxième édition des Etats généraux de la Sécurité Routière

En juin 2001, le Gouvernement belge a créé les Etats généraux de la Sécurité Routière (EGSR), avec pour objectif la réduction du nombre annuel de tués sur les routes de 50% pour l'année 2010, soit ne pas dépasser 750 décès¹. Ils ont présenté en février 2002 leurs recommandations pour y arriver.



Evolution des décédés 30 jours. Source : SPF. EcoDGStat. et Info. Eco-Infographie : IBSR. (FAC : formulaire d'accident)

Cinq ans après, des progrès sensibles ont été enregistrés. Le nombre de tués en 2005 a baissé de 27%. Mais de nombreux efforts sont encore nécessaires, c'est pourquoi la Commission fédérale pour la Sécurité Routière (CFSR) a organisé les deuxièmes Etats généraux de la Sécurité Routière en mars dernier, réévalué la situation et présenté de nouvelles recommandations. Celles-ci ont été traduites dans une charte à laquelle tous les acteurs concernés ont été invités à adhérer, et qui se décline en huit points d'actions. Les voici, légèrement résumés :

- Un nouvel objectif chiffré. D'ici 2015, le nombre de tués sur les routes devra être inférieur à 500 par an ;
- Mieux évaluer. Améliorer les indicateurs et les instruments de mesure existants ;
- Simplifier et expliquer, en poursuivant notamment la simplification du code de la route ;
- Education à la sécurité routière ;
- Approche ciblée des problèmes : principaux problèmes de comportement des usagers et sécurisation des infrastructures pour chaque type d'usager ;
- Identifier et sanctionner encore plus activement les cas de récidive des conducteurs ;
- Impliquer tous les citoyens, y compris les usagers individuels, afin qu'ils soient partie prenante des actions menées ;
- Aide aux victimes.

Rendez-vous dans cinq ans, pour une nouvelle mise au point, avec l'espoir de progrès importants !

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

> Subventions

Plans d'actions 2007 en matière de sécurité routière

Fonds des amendes, Fonds de sécurité routière ... De quoi s'agit-il et que pouvons-nous en attendre ?

Depuis 2004, les recettes engendrées par les amendes routières sont en partie affectées à la mise sur pied d'actions spécifiques par les zones de police, permettant d'améliorer la sécurité routière. Ce nouvel instrument, à l'origine baptisé « Fonds des amendes », est aujourd'hui appelé « Fonds de sécurité routière ».

Le montant du Fonds est en forte croissance depuis 2004 où il atteignait environ 40 millions d'euros. En 2007, il avoisine 87 millions d'euros. Les budgets sont répartis entre les 195 zones de police belges qui disposent chacune d'un montant maximum. Une partie du Fonds revient à la police fédérale.

Chaque année, les zones de police sont invitées à introduire un nouveau plan d'action et à effectuer un rapport d'évaluation des conventions de l'année précédente. Le nouvel appel à projets a été lancé ce 30 mars² et les propositions sont attendues pour le 1^{er} juin prochain. Chaque plan doit au moins porter sur un des sept thèmes suivants :

- Vitesse excessive ou inadaptée ;
- Conduite en état d'imprégnation alcoolique ;
- Conduite sous l'influence de drogues ou d'autres substances ;
- Transport par route de marchandises ou de personnes ;
- Ceintures et équipement de sécurité ;
- Stationnement gênant ou dangereux ;
- Comportement agressif dans la circulation.

En 2007, les moyens seront plutôt dédiés à l'engagement de personnel, à la sensibilisation, à l'information et aux actions et un équilibre devra être trouvé avec les achats de matériel.

Pour chaque région, des points spécifiques sont mis en évidence, comme des priorités de travail. Deux points d'attention sont épinglés pour la Région wallonne : les aménagements de sécurité aux abords des écoles, avec notamment une amélioration de la signalisation, et un meilleur contrôle des vitesses en agglomération, en particulier dans les zones 30.

Une occasion à saisir, pour développer des projets qui rencontrent les besoins de sécurisation des usagers, en particulier les plus faibles.

Pour en savoir plus :

http://www.vps.fgov.be/frame/nl_index.asp?choixLangue=fr.

¹ Chiffre calculé sur base de la moyenne annuelle du nombre de tués dans des accidents de la circulation de 1998 à 2000.

² Cfr. la Circulaire 2007 des Plans d'actions en matière de sécurité routière et ses annexes.

Les élus formés à la mobilité

L'Union des Villes et Communes de Wallonie, en collaboration avec la Direction générale des Transports du MET a organisé un cycle de formation spécifiquement destiné aux élus, sur les thèmes de la mobilité, des transports et de la voirie. Au menu : deux colloques d'une demi-journée dédiés à ces thèmes. Résultats : plus de 290 personnes formées, dont plus de 150 élus !

Après l'organisation aux mois de janvier et de février, de formations générales sur le fonctionnement de la commune et ses missions, l'Union des Villes et Communes a proposé d'approfondir certaines thématiques, dont celle de la mobilité, afin que les élus en appréhendent mieux les contours. L'objectif était de mettre en lumière les principaux enjeux liés à la mobilité et aux transports, de mieux en comprendre le fonctionnement et de donner les outils pour mieux agir en la matière.

Outils de gestion de la mobilité, moyens de financement, transports en commun, aménagement du territoire, stationnement, ... ont ainsi été abordés. Pour chaque thème, une expérience locale est venue illustrer l'introduction théorique, de manière à mettre en évidence l'ensemble des aspects pratiques liés. Chaque journée a également été l'occasion de mettre en exergue le rôle du Conseiller en mobilité, à travers chacun des thèmes abordés.

Plus de 15 bourgmestres, près de 110 échevins et une vingtaine de conseillers communaux étaient présents et ont largement enrichi les débats, mettant en évidence, notamment, la nécessité d'aller vers un plus grand soutien régional en la matière.

Le bilan de cette formation est très positif, les élus ayant exprimé leur grande satisfaction quant à son contenu. Ils ont d'ailleurs formulé le souhait de voir ce type d'initiative reconduite. L'Union des Villes et Communes de Wallonie et sa Cellule Mobilité s'y attellera bien évidemment.

Contact : Tom DE SCHUTTER - UVCW
Tél. : 081 24 06 30
tom.deschutter@uvcw



Source : UVCW.

Visite de la gare TGV des Guillemins.
Source : E. Delvenne.



> Associations

L'ACAL fête déjà trois années d'existence

Née le 4 mars 2004, à la suite du voyage d'étude du réseau CeM à La Rochelle, l'Association des CeM de l'Agglomération Liégeoise (ACAL) s'est progressivement étoffée. Regroupant au début uniquement des CeM communaux, elle se compose aujourd'hui de représentants des TEC, de la SNCB, de la Province et du MET. Ponctuellement, des mandataires (trop peu à notre avis) assistent aux réunions qui se tiennent environ toutes les 6 semaines et comptent en moyenne 30 à 40 participants !

Outre des exposés et visites d'installations existantes (entreprises de logistique, plates-formes multimodales, ...) l'ACAL s'intéresse aux grands chantiers et projets de la région liégeoise : plans de mobilité locaux ou spécifiques (complexe universitaire du Sart-Tilman, la charte des carrières dans les vallées de l'Ourthe/Amblève), la nouvelle gare TGV de Liège-Guillemins et ses abords, la liaison autoroutière Cerexhe-Heureux/Beaufays, le développement de l'aéroport de Bierset, ...

Notre but : créer un forum d'échange et d'appui solidaire entre les membres. Cette approche s'est avérée particulièrement utile lors de la mise en œuvre des nouvelles législations ou infrastructures que sont le RAVeL, les SUL, les zones 30 abords d'écoles, les coussins berlinois. Nous tentons d'obtenir une certaine forme de cohésion dans toute la périphérie tout en respectant les sensibilités locales. Par les relations de convivialité qui existent maintenant entre les différents CeM, la coordination s'engage spontanément lors de chantiers ou d'événements importants dont les effets concernent plusieurs entités ou fonctionnalités. Régulièrement, les réunions de l'ACAL s'ouvrent aux représentants des associations des usagers faibles que sont le Gracq, Fédémot, Pro Velo, ...

A l'issue de chaque réunion, un procès-verbal est transmis à tous les membres afin qu'ils puissent informer leurs autorités et hiérarchies des thèmes abordés. A l'occasion du troisième anniversaire, un recueil des différentes activités de l'ACAL de 2004 à 2007 a été élaboré et peut être obtenu sur demande auprès de notre secrétariat.

Alors, à quand la création d'associations « sœurs » ?

Contact :
Jean FRANCOIS, secrétaire, tél. : 0496 81 24 93, jean.francois@teledisnet.be
Edmond DELVENNE, président, tél. : 0475 32 87 65, eddelv@skynet.be.



> Appel à projets

Nouvelle programmation des fonds structurels pour la période 2007-2013

Les Programmes opérationnels « Convergence »¹ pour le Hainaut et « Compétitivité régionale et emploi »² pour les autres provinces de Wallonie devraient être approuvés très prochainement par la Commission européenne et permettre un premier appel à projets début juin.

Les deux programmes s'articulent autour de trois axes : la création d'entreprises et d'emplois, le développement du capital humain, des connaissances, des savoir-faire et de la recherche, et le développement territorial équilibré et durable. Concrètement, c'est au sein du troisième axe que des initiatives en terme de mobilité durable pourront être proposées. Cet axe favorise en effet les projets structurants de redynamisation urbaine et d'attractivité du territoire.

Ces programmes sont téléchargeables sur le site portail <http://europe.wallonie.be> où l'on trouve également un modèle de fiche-projet ainsi qu'une notice explicative. En attendant le premier appel à projets, de plus amples informations peuvent être obtenues auprès de la Direction de la Coordination des Transports du MET. Ses agents sont à votre disposition pour répondre à toutes vos questions concernant ce troisième axe et vous aiguiller pour la rédaction de votre fiche-projet.

Contact : Nathalie MAYEUX, Véronique THERASSE
Tél. : 081 77 31 29 ou 081 77 30 88
nmayeux@met.wallonie.be, vtherasse@met.wallonie.be

¹ Appel « Phasing out Objectif 1 » sous la programmation 2000-2006.
² Zone de l'Objectif 2 rural et urbain étendue.

> Humour



On connaissait les expressions « carpool » et « panne de batterie », etc. Pas logique, pas cohérent tout ça, hein ? Non mais ...
Source : Jean-Louis Traufler.

Photo en couverture : Crédit PORTAL.



RÉGION WALLONNE



> Agenda

Du réseau

- Le 22 juin 2007, **rencontre annuelle des CeM**, à Liège. Un courrier a été adressé à chaque CeM, reprenant toutes les informations utiles.
- Le 1^{er} octobre 2007, démarrage d'un cycle de **formation de base des CeM**

Infos : Brigitte Ernon, tél. : 081 77 31 32
bernon@met.wallonie.be
Bernadette Gany, tél. : 081 77 30 99
bgany@met.wallonie.be

Hors réseau

En Belgique

- Formation Gamah**
Le 7 juin 2007, **SECU, quatre maillons pour un bâtiment accessible**, de 9h à 16h,
Le 14 juin 2007, **De la voirie piétonne au sentier de promenade, l'accessibilité piétonne est incontournable**, de 9h à 16h, à l'Espace Wallonie, Place Saint-Michel 86, à Liège.

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

À l'étranger

- Du 12 au 15 juin 2007, **Velo-city 2007 : « From vision to reality »**, à Munich (Allemagne)
- Les 24 et 25 septembre 2007, **Sixièmes journées d'études « Bus propres »**, à Lille (France)

Infos : Ademe, Marie-Odile Petit
marie-odile.petit@ademe.fr

Erratum

Dans le Cemaphore 58, une erreur s'est malencontreusement glissée dans la représentation du nouveau signal E9i. Nous vous prions de bien vouloir nous en excuser.



Contact :

Réseau des Conseillers en mobilité

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
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>