

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

- > La parole à ... Pascal Ledoux
- > Transport en commun. A Charleroi, le métro c'est reparti !
- > Voyage d'études. Quelques facettes de la mobilité en Allemagne
- > Visite de Terrain. Les futurs CeM visitent le TEC Hainaut
- > Formation en mobilité. Conseiller en mobilité ou Mobility manager ?
- > Vélo. Velo-city 2009. Pour tout connaître sur le développement de la bicyclette
- > TEC. Quand le taxi prend le relais du bus

> **sommaire**



Source : Réseau des CeM

> La parole à ...

Pascal LEDOUX, Inspecteur principal au Service mobilité de la Zone de police Charleroi et CeM

A la réforme des Polices, je me suis retrouvé, un peu dépité, dans un service faisant partie du Trafic Routier et dénommé « Etude – Mobilité ». Gendarme depuis 1985 et enquêteur à la Section « Trafic Véhicules », cette nouvelle fonction me laissait bien loin de mes préoccupations habituelles. S'il y avait toujours ces deux ingrédients principaux que sont le « trafic » et les « véhicules », le dépaysement était garanti !

Pourtant, rapidement, j'ai éprouvé un vif intérêt pour ces matières que sont la sécurité et la circulation routières. Pour débiter cette nouvelle carrière, mes seuls atouts étaient une indéfectible bonne volonté et ... les conseils avisés d'un collègue. Plus tard, les formations « Code du Gestionnaire de voirie » et « Conseiller en mobilité » m'ont apporté la légitimité théorique nécessaire à l'accomplissement des tâches quotidiennes.

Sur le territoire de l'entité, notre service, composé de 7 personnes, s'occupe de la signalisation routière pour tous les nouveaux projets (lotissements, réfections, adaptations, ...). Nous rédigeons les projets de règlements complémentaires pour la voirie communale (700 km) et, dans certaines matières, pour la voirie provinciale (56 km). Nous collaborons également avec le Service public de Wallonie (routes régionales et autoroutes). En interne, avec les services de la Voirie ou en partenariat avec la Commission trafic et mobilité de la Ville, nous traitons les demandes et/ou doléances des citoyens. Pour ce faire, nous disposons notamment d'un outil performant, l'analyseur de trafic (DuoCount) qui permet d'enregistrer des données fiables et objectives telles que : le nombre et le type de véhicules, leur vitesse, le sens de circulation, les normes V15 & V85, les plages horaires « à problème », ...

Par délégation du Bourgmestre, nous indiquons aussi la signalisation à placer dans le cadre des divers chantiers, du simple déménagement aux travaux d'envergure (par ex. le métro léger de Charleroi). Nous traitons en moyenne 2 000 demandes par trimestre.

Je profite de cette opportunité pour parler de mon engouement pour ce vaste domaine qu'est le « stationnement ». Assez classiquement, on imagine toujours le policier, un carnet dans une main et un stylo dans l'autre, en train de verbaliser un malheureux usager s'étant fourvoyé en stationnant son véhicule à un emplacement illicite. Si, si, ne niez pas, c'est l'image que l'on associe toujours volontiers à notre uniforme !!! Et pourtant, il est une toute autre façon d'aborder ledit « stationnement » : comme un instrument de sécurité routière ! Ainsi, et pour illustrer très simplement mon propos, régler le stationnement par zones alternées (dévoisement) réduira considérablement la vitesse là où cette dernière est objectivement une cause d'insécurité.

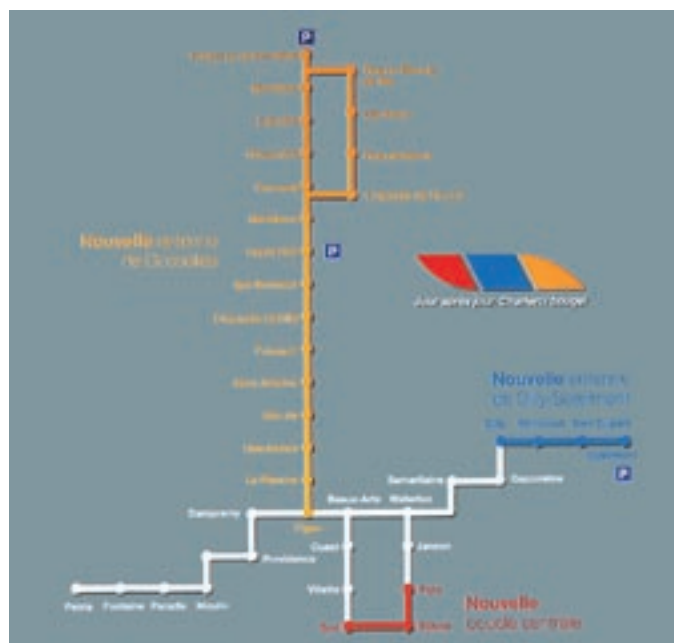
Pour conclure, je dirais que j'ai trouvé (ou retrouvé), chez la plupart de mes cousins CeM, un état d'esprit excellent, un peu à l'instar de celui qui anime les mouvements de jeunesse ...

Contact : Pascal LEDOUX
Tél. : 071 86 85 29
ledoux.pg@gmail.com

> Transport en commun

A Charleroi, le métro, c'est reparti !

La conception du métro léger de Charleroi a démarré à la fin des années soixante. L'objectif était de doter la ville d'un réseau de transports en commun performant, avec des véhicules de type tramway circulant en site



Source : SRWT.

propre (tunnel et viaduc). Pourquoi parler de métro léger et non de tramway ? Parce-que une partie du parcours est située en souterrain ou en aérien. A Bruxelles, ce cas de figure est appelé pré-métro.

Le projet initial comportait une boucle urbaine, sorte de ceinture du centre ville, sur laquelle devaient se greffer huit antennes desservant plusieurs anciennes communes de l'entité. Depuis sa mise en circulation au début des années nonante, le métro de Charleroi est inachevé, donc peu et mal exploité.

C'est ainsi qu'une étude a été réalisée afin de déterminer les axes à développer pour donner au tracé la cohérence qui lui manque : il s'agit de la fermeture de la boucle centrale, de la création d'une ligne en site propre vers Gosselies à travers Dampremy, Lodelinsart et Jumet, enfin de la prolongation de l'antenne de Gilly jusqu'aux portes de Châtelineau.

La fermeture de la boucle centrale va améliorer la desserte du centre et ainsi créer un système à double sens qui constituera un réseau plus souple et plus attractif. Elle nécessite la réalisation d'un peu plus d'un kilomètre d'infrastructures et d'une seule nouvelle station en surface. La jonction Parc - Gare du Sud se fera en site propre en surface. Un nouveau pont sera réalisé pour la traversée de la Sambre.

Par ailleurs, le métro reliera le nord de l'agglomération, profondément modifié par le développement de l'aéroport, de l'aéropôle et des sites d'activités économiques sans oublier bien sûr la présence de nombreux établissements scolaires, au centre-ville. Cette antenne, d'une dizaine de kilomètres comportera seize stations en surface. Elle sera en site propre sur l'essentiel de l'itinéraire, légèrement surélevée (11 cm) par rapport aux voies de circulation. La N5 sera ainsi complètement transformée et adaptée pour permettre le passage du métro léger. Aux rares endroits où le profil en travers de la chaussée est trop étroit, le métro circulera parmi les autres véhicules.

Les travaux de l'antenne de Gilly concernent l'adaptation du site pour le rendre exploitable, le gros-œuvre (ouvrages d'art) étant déjà réalisé.

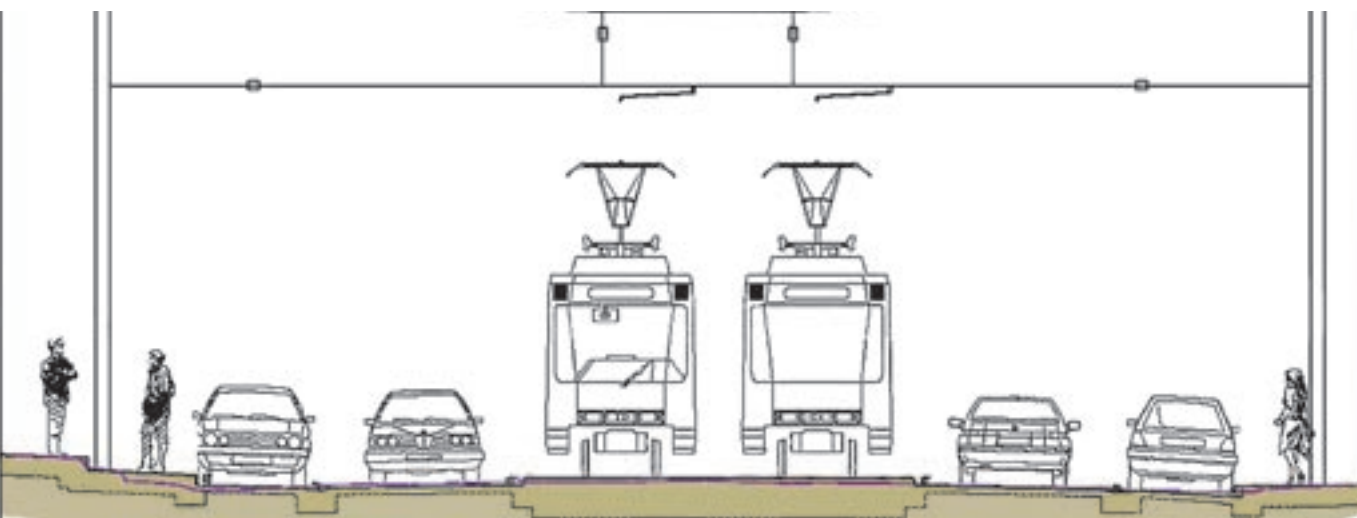
Trois stations sont prévues. Elles doivent être, adaptée pour la première, déplacée pour la seconde et créée de toute pièce à 7 mètres de profondeur pour la troisième, qui est aussi le terminus de la ligne.

Le projet, piloté par la Société Régionale Wallonne du Transport (SRWT), maître d'œuvre du chantier, ne se limite pas à la création des infrastructures nécessaires à la circulation du matériel roulant. Il comporte, sur l'ensemble des tronçons de voirie concernés, le réaménagement de l'espace public de façade à façade. En outre, un parc-relais de 200 places de stationnement sera créé au terminus de l'antenne de Gilly et un autre de 250 places à Gosselies.

La communication sur le projet se veut large et variée. Une cellule, constituée de trois personnes, est ainsi sur pied de guerre. Différents outils ont été créés : site Internet et messagerie électronique, toute-boîte, ligne téléphonique dédiée aux questions sur le chantier, permanence hebdomadaire sur le chantier, réunions d'information, sont au rendez-vous afin de minimiser les contraintes et désagréments causés par un chantier d'une telle envergure et de cette durée.

Le budget estimé pour la réalisation ces infrastructures et de vingt stations est de 150 millions d'euros, aménagements de voiries associées compris. Et les délais de l'entreprise ont été fixés à 1 000 jours calendrier, soit 3 ans de travaux pour terminer les trois interventions. Rendez-vous en juin 2011 pour l'inauguration.

Pour en savoir plus : <http://www.charleroi-bouge.be/>



Source : SRWT.



Quelques facettes de la mobilité en Allemagne

Du 16 au 18 octobre a eu lieu le traditionnel voyage d'études annuel des CeM. Ils étaient une quarantaine à participer à cette nouvelle découverte. Cette année, la visite de quelques villes ou réalisations allemandes étaient au programme. Celui-ci fut préparé et guidé par les bureaux d'études Planeco et BSV, disposant chacun d'interlocuteurs maîtrisant la langue allemande et/ou ayant développé des projets dans ce pays.

Le voyage a débuté avec la visite de la **Rurtalbahn**. Située dans une région touristique (parc naturel de l'Eifel) mais aussi industrielle et démarrant de la ville de Düren (60 000 habitants), la Rurtalbahn est constituée de deux lignes de chemin de fer. Celles-ci avaient été jugées non rentables et étaient menacées de fermeture. Elles ont été privatisées en 1993. L'infrastructure est la propriété des communes et l'opérateur est une société dont les communes sont actionnaires.

Les lignes ont été réorganisées, avec d'autres fréquences, d'autres arrêts et un autre système d'arrêt, plus proche du tramway puisque le véhicule s'arrête lorsqu'il y a demande ou bien sûr lorsque des usagers attendent sur le quai. Sur certains tronçons, il n'y a qu'une seule voie, ce qui nécessite un passage alternatif. La ligne est connectée à plusieurs park and ride et à différentes lignes de bus. Sur l'ensemble des lignes, la fréquence est de un passage par heure, elle est de 30 minutes en zone urbaine dense. La vitesse commerciale est de 60 km/h et la vitesse maximum du véhicule de 80 km/h. Le véhicule est caractérisé par la rapidité d'ouverture des portes et le temps d'arrêt ne dépasse pas 20 secondes. En quinze ans, la fréquentation a été multipliée par huit. Son succès est lié à la qualité de l'offre et en particulier à sa ponctualité.

C'est ensuite la commune d'**Euskirchen** qui a reçu les CeM pour leur présenter, dans les détails, son système



Stuttgart. Vignette d'accès. Source : ICEDD.

« **taxibus** ». Cette petite ville a du faire face au problème de desserte en transport collectif que connaissent toutes les communes rurales et au financement des bus vides, en particulier aux heures creuses, pour la desserte intervillage. Un système a donc été mis en place pour pallier à cette situation et rencontrer les besoins de la population.

Le réseau est constitué d'une vingtaine de lignes. Ce sont des taxis qui effectuent les prestations. Ils se déplacent à la demande, avec un horaire précis et des arrêts prédéfinis. Les habitants disposent de la possibilité de faire appel à une centrale téléphonique, au minimum une demi heure avant le passage prévu dans l'horaire, pour demander le passage d'un véhicule. S'il n'y a pas d'appel, aucun véhicule ne circule. Le tarif est identique à celui d'un bus classique. En 2007, 133 000 voyageurs ont ainsi circulé, soit en moyenne 1,95 personnes/trajet effectué. Initié en 2002, le système est aujourd'hui tellement ancré dans les habitudes que plus personne n'imaginerait faire marche arrière.

La visite du centre d'Euskirchen a révélé de nombreuses zones lentes : zones 30, zones résidentielles et zones piétonnes, ainsi que l'existence de plusieurs parkings périphériques ou parcs relais.

Puis, la ville de **Karlsruhe** (270 000 habitants) a présenté aux CeM les grands points de sa politique mobilité, en particulier l'extension de son réseau de transport collectif, s'accompagnant d'une revalorisation complète de l'espace public qui y est associé, ainsi que les nombreuses mesures de sécurisation des infrastructures cyclables.

Difficile de visiter Karlsruhe sans s'arrêter sur son système de « tram-train » : il s'agit d'un tram qui circule aussi sur le réseau ferroviaire. En service depuis 1992, il permet ainsi, sans rupture de charge, de relier la périphérie de Karlsruhe à l'hyper-centre, celui-ci étant relativement distant de la gare. Aujourd'hui il comporte 15 lignes, totalisant 400 km. Le succès est tel qu'il est maintenant confronté à un problème de capacité. Pour y faire face, un tunnel va être construit sous l'une des



Rurtalbahn. Source : ICEDD.



Zone de rencontre de Nagold. Source : ICEDD.

artères importantes de la ville, ce qui permettra d'augmenter la fréquence.

Signalons que suite à l'accroissement du trafic de poids lourds sur les autoroutes allemandes, et en particulier des véhicules en transit, et suite à la saturation et à la dégradation des infrastructures, un système de **peage** a été mis en place **pour les camions**. Celui-ci vise à l'heure actuelle les véhicules de plus de 12 tonnes. Il fonctionne sur base d'une localisation par GPS des véhicules et d'un repérage à partir de portiques placés aux entrées des autoroutes. La facturation est directement fonction de la distance parcourue sur l'autoroute. La tarification, qui varie entre 0,1 et 0,155 €/km, dépend de la classification de pollution atmosphérique et du nombre d'essieux du véhicule. Le système est opérationnel depuis le 1^{er} janvier 2005. Les rentrées générées (environ 3 milliards d'euros) sont investies, pour 25 %, dans le réseau de transport en commun (ferré et autre).

Stuttgart fut l'étape suivante du voyage. Une région de 2,7 millions d'habitants qui est aussi le premier site économique de l'industrie automobile (Porsche, Mercedes) ! La ville dispose d'une grande zone piétonne, accompagnée d'une bonne gestion du stationnement (signalisation dynamique, parkings-relais) et d'un réseau performant de transport en commun.

Stuttgart en quelques chiffres	
Lignes TC	398
Lignes sur rail	39
Voyageurs/an	321 000 000
Parking P+R - emplacements	16 899
Parking vélo-motos - emplacements	12 780
Voitures/1 000 habitants	594

¹ PM10 : particules en suspension, dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres (µm). NO_x : oxyde d'azote.
Cfr. la CeMathèque 24 - Mobilité et environnement, p. 24.

Ce fut l'occasion de vérifier, de visu, la mise en place de la vignette urbaine, indispensable pour pénétrer dans le périmètre ou « zone environnementale » (« Umweltzone ») couvert par celle-ci. Opérationnelle depuis début 2008, cette zone est interdite aux véhicules qui n'arborescent pas une vignette verte, jaune ou rouge, la couleur étant significative du niveau de pollution du véhicule en regard des émissions de PM10 et de NO_x¹. Cette mesure découle de la Directive européenne sur la qualité de l'air, qui impose de prendre des mesures lorsque certains seuils sont atteints. Les véhicules trop polluants doivent s'équiper de filtres ou bien se voient refuser l'accès à la zone concernée.

Le voyage s'est terminé avec la visite de **Nagold**, une petite cité de 26 000 habitants, située au sud-ouest de Stuttgart, dans une zone rurale, traversée par une route nationale, mais caractérisée par un cadre bâti intéressant et une fonction commerciale très dynamique. Il fallait donc renforcer cet aspect en créant des espaces publics de qualité, qui s'inscriraient dans la mémoire des gens de passage dans la ville.

C'est pourquoi, l'option a été prise de reporter le trafic de transit en périphérie de l'agglomération et de créer des parkings à une distance raisonnable du centre. La traversée a été aménagée en zone lente : zone 30, zone résidentielle, comme un vaste espace partagé, un peu à la hollandaise. Nous avons pu constater un réel respect du piéton sur la voirie et des comportements des conducteurs en harmonie avec les lieux traversés : simplicité de l'intervention mettant en valeur l'architecture et le paysage. Ces voiries sont empruntées par les bus. Toute proche, une nouvelle gare des bus a été réalisée, elle dispose de tout le confort et d'un système d'information dynamique des lignes présentes à l'intention des voyageurs.

Retour sur la Wallonie, la tête bien pleine, de ces multiples initiatives et projets développés chez nos voisins, au terme d'un voyage qui, une fois de plus, fut placé sous le signe de la convivialité et des échanges entre CeM de tous horizons.



Source : Réseau des CeM.





Source : Claude Robin.

alternatifs à la voiture individuelle fait doucement mais sûrement son chemin en Région wallonne !

> Formations en mobilité

Conseiller en mobilité ou Mobility manager ?

Les formations de Conseiller en mobilité, créées en 2001, et de Mobility manager, mises sur pied depuis 2004, toutes deux organisées par l'ancienne Direction générale des Transports du MET, ont été, dans un premier temps, gérées séparément par des prestataires de services différents. Cette formule a montré ses limites en empêchant tout échange ou collaboration entre les deux publics cible.

La Région wallonne a donc décidé de gérer les deux formations de manière plus coordonnée et complémentaire en les confiant au même bureau d'études. Un nouveau cahier des charges a donc été rédigé dans ce sens et le bureau d'études Transitec vient d'être désigné par le Ministre au terme d'une procédure par appel d'offre général.

Rappelons que la formation de Conseiller en mobilité vise les pouvoirs publics gestionnaires de mobilité (communes, police, Région, provinces), les sociétés de transport en commun (SRWT/TEC, SNCB), les associations sectorielles et les bureaux d'études privés spécialisés en mobilité. Elle a pour objectif de former des praticiens de la mobilité.

La formation de Mobility manager s'adresse quant à elle aux entreprises privées, aux bureaux d'architectes, aux pouvoirs publics non spécialisés en mobilité (service public de Wallonie (Economie, Environnement, Logement,...)), aux pararégionaux, aux ministères fédéraux décentralisés, aux parastataux, à la SNCB marchandises, aux intercommunales, aux clusters, aux fédérations professionnelles (FEB, Febiac, Fédis,...), aux hôpitaux et aux institutions d'enseignement supérieur (universités et hautes écoles) ou de recherche. Elle a pour objectif de sensibiliser un public non averti aux enjeux de la mobilité et de lui présenter des outils adaptés comme le plan de déplacement d'entreprise ou d'administration. Le cycle de formation comporte 7 modules de deux jours, soit 14 jours répartis sur une période d'un an. La formation est gratuite pour les organismes publics et payante pour les entreprises du secteur privé (900 euros TVAC).

Certains modules de formation seront communs aux deux publics de manière à susciter les échanges entre eux, et les futurs Mobility managers seront intégrés au réseau des Conseillers en mobilité. La prochaine formation qui leur est destinée démarrera au mois de mars 2009.

Gageons que cette nouvelle formule favorisera les contacts entre secteurs qui se méconnaissent trop

> Visite de terrain

Les futurs CeM visitent le TEC Hainaut

Les futurs Conseillers en mobilité, actuellement en formation, ont été accueillis le 16 septembre dernier au TEC Hainaut par leurs homologues de la société hennuyère de transport en commun.

Après une présentation générale des missions du TEC, les CeM ont assisté à une présentation du logiciel Hastus qui gère le graphiquage des lignes, les ordres de marche pour les chauffeurs et l'organisation de leurs horaires. Ils ont aussi découvert le dispatching central de l'entreprise avec suivi direct des autobus par GPS, gestion des bornes d'information des voyageurs et des systèmes d'alerte.

La visite les a ensuite conduits à l'atelier central d'Heugies où sont entretenus, réparés et peints ou repeints tous les véhicules du réseau hennuyer, et ce, par des équipes techniques spécialisées du TEC. La plupart de ces interventions sont en effet réalisées en interne dans un souci de bonne gestion.

A bord d'un tout nouveau bus articulé, accessible aux personnes à mobilité réduite et affrété pour l'occasion, le groupe a pu découvrir, durant tout l'après-midi, une série d'aménagements favorables aux transports en commun réalisés dans et autour de Mons : le site propre bus de l'avenue de Gaulle, une des voiries importantes de pénétration du centre ville, la bande bus réservée sur le boulevard Charles Quint qui mène à la gare, les aménagements d'arrêts accessibles aux PMR sur la ligne n°6 de Jemappes, et enfin, la gare de correspondance de Saint Ghislain, entièrement réaménagée. Certains projets leur ont également été présentés : la Grand rue à Frameries, les autres boulevards de Mons dont le carrefour du Lido et le projet Calatrava pour la gare SNCB.

Une belle occasion pour les futurs CeM de se rendre compte que l'amélioration des modes de transport



Source : Réseau des CeM.

souvent, pour le plus grand bénéfice d'une mobilité plus durable pour tous !

Pour tout renseignement à ce sujet, vous pouvez contacter le réseau des Conseillers en mobilité au 081 77 30 99 ou 081 77 31 32.

> Vélo

Velo-city 2009 : Pour tout connaître sur le développement de la bicyclette

Le vélo a un potentiel réel en Région wallonne comme partout ailleurs. CeM et élus locaux ont un rôle à jouer dans son développement et auront au mois de mai prochain une opportunité exceptionnelle pour s'informer, se former, récolter et faire circuler les idées sur le sujet.

En effet, du 12 au 15 mai 2009, la Région de Bruxelles Capitale accueillera le quinzième congrès Vélo-city, et avec lui, les meilleurs spécialistes et les meilleurs exemples européens des politiques de développement du vélo. Durant ces quatre jours, trois séances plénières et une vingtaine d'ateliers thématiques aborderont les différents aspects d'une politique cyclable (infrastructures (espace public, stationnement, intermodalité), éducation, sensibilisation, équipement, tourisme, ...).

Le souhait des organisateurs est de non seulement présenter les actions des « leaders », ces villes où la bicyclette atteint 20 à 25% de part modale, mais également de s'intéresser aux villes et aux régions qui mènent une politique de développement de celle-ci dans un contexte où elle est moins dominante.

La manifestation prendra place sur le site de Tour & Taxis, à 1 km de la gare du Nord. Tous les exposés et les débats seront traduits en français. Il est important que les élus et les fonctionnaires (locaux et régionaux) de Wallonie participent en nombre à ce congrès.



Différentes initiatives devraient être prises par la Région wallonne, en particulier par le réseau des CeM, afin de faciliter cette participation. Nous y reviendrons dans un prochain Cemaphore, dès que les modalités seront connues.

D'ici-là, bloquez déjà la date dans votre nouvel agenda et visitez le site www.velo-city2009.com.

Enfin, si vous souhaitez présenter vous-même une action menée en faveur du vélo, dans un premier temps, il s'agit de répondre à l'appel à présenter un poster. Celui-ci se clôture le 31 janvier (Voir site internet).

> TEC

Quand le taxi prend le relais du bus

Les personnes qui disposent d'un abonnement, d'une carte de 65 ans ou encore d'un titre de parcours SNCB-TEC peuvent prendre le taxi pour deux euros entre 22H00 et 00H30. Une convention en ce sens a été signée à Namur. L'opération pilote durera six mois et touchera 80 000 personnes.

Neuf sociétés de taxis et 33 taxis participeront à cette opération. L'expérience devrait ensuite être étendue à d'autres villes.

Ainsi, la personne rentrant dans les critères précités commandera le taxi et toutes les personnes qui l'accompagnent pourront monter dans le véhicule. C'est le TEC qui paiera la différence. Cette mesure vise en particulier les jeunes, mais les moins jeunes devraient aussi y trouver leur compte.



Source : SPW - Direction de l'édition.



> Conseils de lecture

François RAMBAUD et Maryvonne DEJEAMMES, **Les bus et leurs points d'arrêts accessibles à tous** : additif au guide méthodologique publié en août 2001, Certu, 2008. Cette brochure fait le point sur les nouveautés introduites par la loi française du 11 février 2005 sur l'égalité des chances, et notamment sur la prise en compte de tous les handicaps, le traitement de l'intégralité de la chaîne de déplacements, l'obligation de résultat, la mise en place d'un service de substitution. Bien qu'écrit pour les gestionnaires français, cet ouvrage est très intéressant et présente en outre une bibliographie consacrée au handicap sensoriel et cognitif, encore trop méconnu.

Valéry CERVANTES, **Les autobus hybrides**, in TEC, n° 199, juillet - septembre 2008, 6 p. Depuis une quinzaine d'années, pour tous les types de véhicules, les efforts se sont portés sur la réduction de la pollution locale. Concernant les autobus, ces efforts ont été couronnés de succès puisque les résultats obtenus ont dépassé les normes en vigueur. On a pour cela joué à la fois sur les carburants et les progrès des traitements des gaz d'échappement. Ces avancées se sont accompagnées d'évaluations plus précises de l'intérêt économique du gaz naturel, du biogaz issu de la valorisation des déchets urbains, ainsi que des biocarburants. Par ailleurs, les acheteurs d'autobus incluent ce paramètre dans les critères de jugement des appels d'offres sur le coût des véhicules, la maintenance, l'énergie, les consommables, les pièces détachées. C'est dans ce contexte que se déroulent les travaux de mise au point des nouveaux systèmes hybrides.

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

> Humour



Voilà ce que l'on appelle « rouler au gros rouge »

> Agenda

Du réseau

- Printemps 2009 : Démarrage d'un nouveau cycle de **formation de base des Conseillers en mobilité**.
- Mars 2009 : Démarrage d'un cycle de **formation de Mobility manager**.

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

Hors réseau

En Belgique

- Le 20 janvier 2009, « **Politique communale de sécurité routière. Quels outils et quels moyens ?** », à Beez (Namur) ;
- Du 12 au 15 mai 2009, Conférence Vélo-city : « **Re-cycling cities** », à Bruxelles.

Infos : <http://www.uvcw.be>
info@velo-city2009.com
<http://www.velo-city2009.com>

A l'étranger

- Du 13 au 15 mai 2009, treizième conférence ECOMM : « **Cost/benefit and evaluation of Mobility Management** », à San Sebastian (Espagne).
- Formations des Ponts et Chaussées
Les 12 et 13 mars 2009, « **Tramway ou tram-train : de la définition du programme à la mise en œuvre** »,
Les 26 et 27 mars 2008, « **Du conseil en entreprise à la mise en œuvre des PDE (Plans de déplacement d'entreprise)**,
Les 31 mars et 1er avril 2009, « **Bus à haut niveau de service : de la définition du programme à la mise en œuvre** »,
A 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@met.wallonie.be
<http://cem.mobilite.wallonie.be>

Photo de couverture : Karlsruhe. Source : Francis Desorbaix.

