

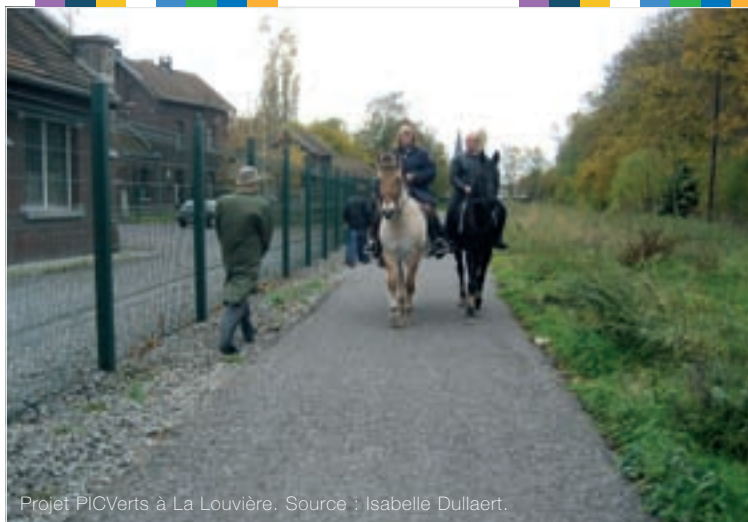
# le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

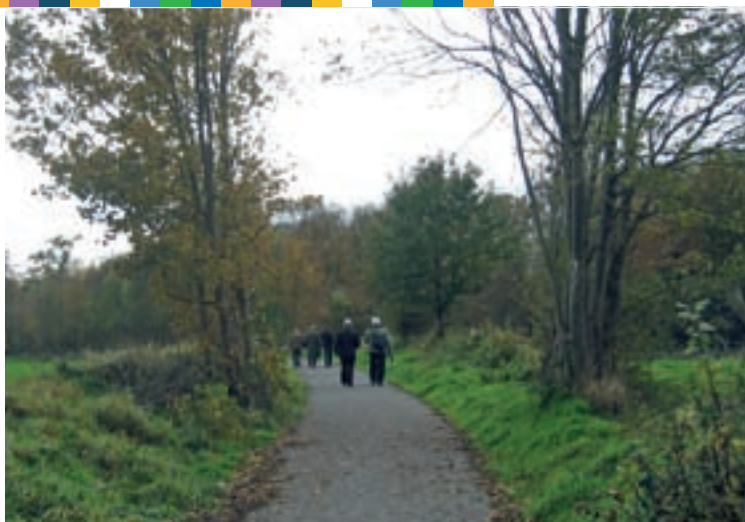


- > La parole à ... Chantal Jacobs
- > Velopass, le réseau suisse de vélos en libre-service
- > A Comines, dix-sept panneaux pour encourager le covoiturage
- > Stationnement dépenalisé et respect de la vie privée : une nouvelle autorisation est nécessaire
- > Bus et vélo : une combinaison gagnante
- > Zones 30. L'observatoire de Bruxelles-Mobilité dresse son bilan annuel
- > Mobilité douce. Un plan d'action 2009-2020 pour le Grand Lyon
- > Un nouveau signal réglementant le transport de marchandises dangereuses

> sommaire



Projet PICVerts à La Louvière. Source : Isabelle Dullaert.



## > La parole à ...

### Chantal Jacobs, Directeur ff. à la DGO1, Département des Infrastructures subsidiées

Depuis de nombreuses années, les ingénieurs des Travaux subsidiés se sont impliqués dans une démarche proactive des aménagements routiers.

En effet, conscients que la route n'est pas seulement un lieu de transit pour les véhicules motorisés, ils se sont investis, il y a plus de dix ans, dans des projets novateurs tels que les aménagements d'espaces publics conviviaux et d'abords d'écoles, les mises en lumière, le Plan MERCURE, le PICVerts (Plan d'Itinéraires Communaux Verts), mais aussi les plans communaux de mobilité et les plans d'itinéraires cyclables communaux.

Avec mes collègues, nous incitons les communes à aménager des rues plus sûres pour tous ceux qui y circulent, plus particulièrement pour les piétons, les personnes à mobilité réduite, les cyclistes et les motards, usagers plus vulnérables mais aussi pour rendre les rues plus agréables pour les riverains qui y vivent.

Pour y parvenir, nous collaborons avec tous les acteurs concernés que sont les communes, les auteurs de projet, les entrepreneurs, les collègues du SPW (Directions territoriales des DGO1 et DGO4, la DGO2, ...), l'IBSR, le CRR, mais aussi l'asbl Chemins du Rail, FEDEMOT.

La récente déclaration de politique régionale nous encourage à poursuivre dans cette voie puisque le Gouvernement doit « veiller à ce que les concepteurs de voiries œuvrent à rééquilibrer l'usage de la voirie au profit des modes doux ».

Les gestionnaires de voiries doivent intégrer les différentes contraintes dans tous les aménagements. La rue doit être aménagée en fonction des différents types d'usagers mais aussi des usages et des fonctions pratiquées. De cette façon, nous participons au déve-

loppement durable de la Wallonie et à l'amélioration de son image.

Par ailleurs, dans le cadre de la modernisation de son administration, le Gouvernement wallon a décidé de créer une nouvelle direction dédiée à l'ensemble des déplacements doux au sein du Département des Infrastructures subsidiées.

Les missions de ce service sont multiples ; il doit notamment coordonner les différents partenaires pour assurer davantage de cohérence dans les aménagements et répondre au mieux aux besoins du terrain.

Au sein de la DGO 1 « Routes et Bâtiments », des moyens budgétaires importants sont investis chaque année pour l'aménagement de routes et de rues mais aussi de trottoirs, de places, de pistes cyclables, de voies vertes et de sentiers.

Pour être crédible, l'administration wallonne doit avoir les mêmes impositions tant pour les voiries régionales que communales.

La promotion de la mobilité douce en Wallonie ne sera possible que si les aménagements des cheminements piétons et cyclables améliorent la sécurité et le confort des usagers concernés.

Le défi de cette direction est important : apporter conseils et recommandations pour :

- des dimensions correctes des trottoirs et pistes cyclables ;
- des revêtements appropriés en fonction des usagers ;
- des traversées sécurisées ;
- des aménagements confortables ;
- ....

Notre expertise est là pour vous aider !

**Contact :** ir Chantal JACOBS  
Direction des Déplacements doux et des Projets spécifiques – DGO1  
Tél. : 081 77 33 66, chantal.jacobs@spw.wallonie.be

## Velopass : le réseau suisse de vélos en libre service

Velib à Paris, Vélo'V à Lyon, Villo à Bruxelles, VéloMagg à Montpellier ... le vélo en libre service a la cote, dans des villes où une dynamique se met en place pour donner à ce mode de déplacement une visibilité et un attrait majeurs. Et les formules sont diverses et variées.

En Suisse, le relief n'est pas, comme on le sait, un obstacle à l'utilisation du vélo ! Une initiative de vélos en libre service y est en cours de développement. Elle a ceci de particulier qu'elle vise le développement d'un véritable réseau national. Celui-ci est géré par la société velopass sarl. Le principe est de proposer un système accessible 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 dans toute la Suisse, avec une seule et même carte.

Dans le même ordre d'idées, la communication, le marketing, le service aux abonnés, la gestion du système d'information et le sponsoring sont regroupés sous un seul et même toit, permettant de proposer aux partenaires locaux une offre unifiée réduisant sensiblement les coûts. En parallèle, ce sont les associations locales qui assurent l'exploitation des réseaux (entretien des stations et des vélos, rééquilibrage).

Depuis son lancement en juin dernier, le système se développe. Les réseaux de Lausanne-Morges et de Riviera poursuivent leur extension avec de nouvelles stations. Au printemps de cette année, deux nouveaux réseaux, Yverdon et Fribourg, seront mis en service. Et depuis décembre dernier, les voitures de « Mobility CarSharing » et les vélos de « Velopass » sont loués avec une seule carte.

Bref, une variante de plus, qui possède des atouts indéniables et doit contribuer à la réflexion de ceux qui aujourd'hui travaillent à la mise sur pied de tels projets.

**Pour en savoir plus :** <http://www.velopass.ch>



## > Covoiturage

### A Comines, dix-sept panneaux pour encourager le covoiturage

Inciter à la pratique du covoiturage nécessite un minimum d'organisation et de visibilité. L'idée développée à Comines est simple. De jolis panneaux de couleur verte représentant deux conducteurs se partageant le volant ainsi qu'une main d'autostoppeur, ont été placés en quelques lieux bien choisis. Il s'agit ainsi d'inciter les conducteurs autosolistes à embarquer les autostoppeurs qui attendent en des endroits déterminés et à les rapprocher de leur destination.

Cette initiative devrait petit à petit inciter conducteurs et passagers potentiels à faire un bout de chemin ensemble : pour aller faire des courses, se rendre à son travail, ... Elle vise à rendre service aux personnes qui n'ont pas de voiture, souhaitent se déplacer vers une destination non desservie par le TEC ou à un moment où il n'y a pas de bus.

Les panneaux sont situés le long des axes les plus fréquentés de l'entité, dans une ou dans les deux directions. Certains sites sont proches d'arrêts TEC, les autres non. Sur ces emplacements, retenus aussi pour garantir toute la sécurité nécessaire à l'embarquement et au débarquement des covoitureurs, il est permis de s'arrêter mais pas de stationner.

Le projet, qui a reçu le soutien du Service public de Wallonie, pourrait déboucher à terme sur la mise en place d'un système de cartes permettant d'identifier les conducteurs et les passagers : un principe à l'étude au sein de la commune de Comines, et qui se rapproche du système VAP<sup>1</sup> (voitures à plusieurs – voitures avec passagers) développé dans le Brabant wallon et à Bruxelles.

**Contact :** Françoise DENTURCK  
Tél. : 056 55 00 78, [francoise.denturck@skynet.be](mailto:francoise.denturck@skynet.be)

<sup>1</sup> Cfr. Le Cémaphore 79, p.3 – <http://www.vap-vap.be>



## Stationnement dépenalisé et respect de la vie privée : une nouvelle autorisation est nécessaire

Le stationnement dépenalisé recouvre le stationnement payant, le stationnement à durée limitée (zones bleues) et le stationnement sur des emplacements réservés aux détenteurs d'une carte communale de stationnement.

La gestion de ces stationnements, dont l'encaissement des taxes et des redevances, a fait l'objet de plusieurs remises en question, notamment en ce qui concerne l'adéquation de l'accès au répertoire de la DIV<sup>1</sup>, particulièrement pour les sociétés privées, avec le respect de la vie privée.

Afin de mettre un terme à cette insécurité juridique, la loi du 22 février 1965, permettant aux communes d'établir des redevances de stationnement applicables aux véhicules à moteur, a été modifiée en janvier 2009. Par cette modification, il est explicitement permis aux communes, à leur concessionnaire et aux régies communales autonomes de demander l'identité du titulaire du numéro de la marque d'immatriculation à la DIV, pour autant que la loi relative à la vie privée soit respectée.

Selon cette loi, toute communication électronique de données personnelles par un service public fédéral doit faire l'objet d'une autorisation de principe du Comité sectoriel pour l'autorité fédérale institué au sein de la Commission de la protection de la vie privée. La communication des coordonnées des contrevenants par la DIV est donc concernée.

La personne devant obtenir cette autorisation est le responsable de traitement, à savoir celle qui est réellement compétente pour gérer le stationnement. En pratique, l'on examinera qui du concessionnaire privé, de la régie communale autonome ou de la commune, se charge de la réclamation des redevances. C'est en effet celle-ci qui, selon le comité, doit être considérée comme le responsable du traitement.

Pour obtenir cette autorisation, une procédure singulière a été mise en place.

Ainsi, le comité sectoriel a délivré, sur demande officielle du SPF Mobilité et Transports, une autorisation unique valant pour l'ensemble des responsables de traitement.

Pour bénéficier individuellement de cette autorisation, les communes, les concessionnaires privés et les régies communales autonomes doivent envoyer une déclaration d'engagement de conformité dans laquelle ils s'engagent à respecter les conditions fixées par le Comité sectoriel dans sa délibération d'autorisation unique. Ces conditions portent notamment sur la finalité de la consultation du répertoire, sur le respect du principe

de proportionnalité, sur les personnes chargées de ce traitement, etc.

Les destinataires des données doivent également remplir un formulaire pour l'évaluation de leurs mesures de sécurité. Si le bénéficiaire de l'autorisation est un concessionnaire privé ou une régie communale autonome, il devra également envoyer la preuve qu'il bénéficie du droit de percevoir des rétributions (contrat de concessions, statut de la régie, ...).

Le Comité sectoriel pour l'autorité fédérale analysera l'ensemble de ces documents. Si l'engagement de conformité et les mesures de sécurité sont concluants, le comité notifiera individuellement au responsable de traitement qu'il bénéficie bien de l'autorisation.

Enfin, la commune, le concessionnaire privé ou la régie communale autonome pourront conclure une nouvelle convention avec la DIV visant à la communication de l'identité des titulaires de plaques d'immatriculation.

Espérons que cette nouvelle autorisation constituera l'épilogue des différentes remises en question que les fondements du stationnement dépenalisé ont connu.

Pour plus de renseignements sur cette autorisation et sa procédure, voyez l'article « Stationnement dépenalisé et respect de la vie privée », <http://www.uvcw.be/articles/3,96,37,37,3246.htm>.

**Contact :** Alexandre PONCHAUT – UVCW  
Tél.: 081 24 06 31 – [mobilite@uvcw.be](mailto:mobilite@uvcw.be)

<sup>1</sup> Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (SPF Mobilité et Transports).



Source : ICEDD.

## Le bus et le vélo : une nouvelle combinaison gagnante

En tant que manager de la mobilité, le TEC se donne pour objectif de proposer aux citoyens une palette de solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle et les accueille aujourd'hui dans des « Maisons de la mobilité ». Le « tout à la voiture » a en effet montré ses limites : problèmes de stationnement en ville, ralentissements aux heures de pointe, perte de convivialité des lieux publics, bruit envahissant et pollution atmosphérique.

Chaque jour de la semaine en Wallonie, plus de 2 000 bus circulent sur les routes pour transporter écoliers, étudiants, travailleurs ou acheteurs vers leurs lieux d'activité. Aux heures et aux endroits où la demande de déplacement est faible, le TEC ne peut offrir une solution de mobilité durable et efficace avec une ligne régulière de bus. Il participe alors au développement d'autres solutions : les Proxibus, le co-voiturage, la voiture partagée et le vélo.

Le vélo est une solution de mobilité accessible et durable pour les déplacements courts. Pour les déplacements plus longs, le vélo peut faire gagner du temps et permet de parcourir des distances plus longues qu'à pied, pour rejoindre l'arrêt de bus d'une ligne TEC ou une gare SNCB. Soit le vélo est attaché à l'arrêt, soit il est emporté s'il est pliable. D'ailleurs, le TEC proposera à ses abonnés annuels la location d'un vélo pliable dès le 19 avril prochain.

C'est donc tout naturellement que le TEC et Pro Velo ont uni leurs compétences pour favoriser une mobilité plus durable et plus efficace en Wallonie. Depuis de nombreux mois, le personnel du groupe TEC et les membres de Pro Velo travaillent ensemble à la réalisation de cet objectif à travers plusieurs projets concrets.

### Aider les citoyens à choisir la solution vélo

Les citoyens qui souhaitent s'informer sur la solution vélo pour leurs déplacements peuvent s'adresser aux Maisons des cyclistes, qui leur proposeront un éventail de services, mais également aux Maisons de la mobilité où ils trouveront des conseils et de la documentation. A cet effet, une brochure générale et onze dépliants thématiques ont été édités, en partenariat avec Pro Velo, reprenant tous les renseignements pratiques à propos du vélo. Ces documents peuvent être téléchargés sur les sites

[www.infotec.be](http://www.infotec.be) ou [www.provelo.org](http://www.provelo.org). Par ailleurs, le personnel du TEC aux guichets a participé à une formation théorique et pratique encadrée par les experts de Pro Velo pour répondre aux questions qui leur seront posées sur le sujet. Ils ont osé rouler à vélo dans la circulation et invitent les citoyens à faire de même.

### Former les citoyens de demain à une mobilité plus durable

Rappelons que Pro Velo forme chaque année 5 000 écoliers wallons (5<sup>ème</sup> primaire) à la pratique du vélo. Pour obtenir le brevet du cycliste, les élèves doivent réussir un examen pratique au terme de la formation. L'utilisation du bus est également encouragée par Pro Velo lors de cette formation. En effet, tous les enfants n'habitent pas suffisamment près de leur école pour s'y rendre à vélo. A cette fin, une brochure didactique et ludique a été éditée par le TEC et Pro Velo pour sensibiliser les jeunes écoliers à l'utilisation des transports en commun. La solution durable est de combiner le bus et le vélo !

### Agir en faveur d'un partage sécurisé et convivial de la voirie entre les bus et les cyclistes

Plus de vélos, c'est moins de voitures sur les routes et tout le monde est gagnant, y compris les conducteurs des TEC et les utilisateurs des transports en commun. Un module de sensibilisation au partage de la voirie à destination des conducteurs TEC est en préparation. Il est le fruit d'une collaboration étroite entre le TEC et Pro Velo. L'objectif est de rendre, à terme, ce module obligatoire pour tous les nouveaux conducteurs TEC qui veulent obtenir leur CAP (certificat d'aptitude professionnel, exigé en Europe pour le transport des personnes).

L'année 2010 est entamée avec déjà de nouveaux projets de collaboration entre le TEC et Pro Velo ... A suivre !

**Contact :** Juliette WALCKIERS - SRWV  
Tél. : 081 32 27 64, [juliette.walckiers@tec-wl.be](mailto:juliette.walckiers@tec-wl.be)





Zone 30 à Jette. Source : ICEDD.

## > Zones 30

### L'observatoire de Bruxelles Mobilité dresse son bilan annuel

La réduction de la vitesse dans les quartiers contribue indiscutablement à améliorer la sécurité des usagers, la convivialité et la qualité de vie. Les chiffres indiquent une diminution du nombre et de la gravité des accidents dans les zones 30, en particulier des piétons et des cyclistes. On estime que la création de zones 30 entraîne une diminution des accidents de 20 à 40 % dans ces périmètres.

En Région de Bruxelles-Capitale, la création de zones 30 est envisagée à grande échelle. En effet, le Plan régional de développement (PRD)<sup>1</sup> bruxellois reprend plusieurs grands objectifs en matière de mobilité, dont l'augmentation de la sécurité de tous les usagers et en particulier celle des usagers les plus faibles. Les moyens pour y parvenir sont divers. Parmi ceux-ci : la mise en oeuvre des principes de spécialisation des voiries, et en particulier l'installation des « zones 30 » dans les mailles résidentielles.

Les voiries dites « de quartier » dans la hiérarchisation du réseau routier sont concernées par cette mesure. Elles sont encadrées de voiries de circulation dites « interquartier », « principales », « métropolitaines » ou « d'autoroutes ». Il arrive toutefois que certaines voiries de quartier jouent un rôle de collectrices pour permettre une meilleure fluidité du trafic. On estime que ces voiries de quartier représentent 70% de la totalité des voiries de la Région de Bruxelles-Capitale : soit environ 1 200 km sur les 1 750 km que comporte le réseau.

C'est pourquoi, afin de suivre les réalisations, la Région s'est dotée d'un outil spécifique : un « Observatoire Zones 30 ». Géré par Bruxelles Mobilité, il effectue un inventaire annuel des voiries de quartier des 19 communes où des dispositions réglementaires ont été prises pour que la vitesse soit inférieure à 30 km/h : zone 30, zone résidentielle ou de rencontre ou zone

piétonne. L'objectif est de créer une émulation, via les différentes informations circulant sur l'avancement du projet, et de disposer d'un outil d'évaluation.

Le premier inventaire, réalisé en 2003 faisait état de 7 % de voiries bénéficiant de l'un de ces statuts. Fin 2008, 29 % des voiries étaient concernées. A noter que la collecte des informations auprès des communes n'est pas immédiate et plusieurs communes n'ayant pas communiqué de mise à jour annuelle, ce sont les résultats de l'année ou des années précédente(s) qui sont repris. Il est donc probable que les résultats obtenus soient légèrement meilleurs que ce qu'indiquent les chiffres de l'observatoire !

On constate donc une évolution constante, quoique beaucoup reste encore à faire pour atteindre l'objectif de départ. Une commune a aménagé ... 2 % de ses voiries de quartier. Huit communes en ont aménagé plus de 40 %. La commune de Jette a mis en oeuvre tout son programme et 92 % de ses voiries de quartier sont des zones 30 ou assimilées, les 8 % restants sont des voiries collectrices dans le plan-directeur et conservent donc une limite autorisée de 50 km/h.

**Pour en savoir plus :** Cfr. Le Moniteur de la mobilité n° 26, Automne 2009, RBC et AVCB.

## > Mobilité douce

### Un plan d'action 2009-2020 pour le Grand Lyon

La Communauté urbaine du Grand Lyon vient de mettre à jour son « Plan modes doux » réalisé en 2003. Comme on le sait, le Plan de déplacement urbains, comme le Plan communal de mobilité, ne peuvent décliner avec suffisamment de détails des problématiques spécifiques comme le stationnement, ou ... la mobilité douce. Celles-ci peuvent faire l'objet de développements complémentaires, nettement plus opérationnels que le PDU ou le PCM, et nécessitent, comme ces

#### GRAND LYON - Bilan : fin 2008 à mi-2009

VÉLO	320 km d'itinéraires cyclables fin 2008
	4 000 arceaux de stationnement
	30 «points noirs vélo» traités
	Système de vélos en libre service
	Création d'une «Maison du vélo»
PIÉTON	Aménagements de trottoirs accessibles
	Sécurisation des traversées piétonnes
	Programme de feux à synthèse vocale
	Lancement du système Pédibus (rang scolaire à pied) 156 lignes - 76 écoles - 3 000 enfants

<sup>1</sup> Cfr. : <http://www.prd.irisnet.be/Fr/priorites/priorite08.htm#3>



Source : ICEDD.

derniers, des actualisations : avec une évaluation quantitative et qualitative de la situation, la définition d'objectifs chiffrés, une nouvelle stratégie assortie de nouveaux plans d'action.

### Volet Vélo

Aujourd'hui, la part du vélo est estimée à 2,5 % des déplacements dans l'agglomération lyonnaise. Pour poursuivre cet élan, le Grand Lyon oriente sa politique en faveur des modes doux et se fixe de nouveaux défis : à l'horizon 2014 : 5 % de part modale vélo, à l'horizon 2020 : 7,5 %. Ces objectifs sont en cohérence avec les ambitions du Plan Climat du Grand Lyon et du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) arrêté par l'État en juin 2008.

Ainsi, il faudra agir sur le réseau cyclable en complétant le réseau principal et en développant le réseau secondaire, avec 200 km de nouveaux aménagements cyclables à créer d'ici 2014 (donc 30 km/an) et 600 km supplémentaires d'ici 2020 (soit 50 km/an !).

Il s'agira également d'intervenir sur le développement et la diversification de l'offre de services vélos, avec la mise en place de 1 000 arceaux vélo supplémentaires par an, l'amélioration continue du service Vélo'V et le développement de nouveaux services complémentaires à ceux existants, tels que le stationnement vélo sécurisé dans les pôles d'échanges, les gares, les parcs relais, les parkings publics, les campus universitaires, les zones d'activités économiques. Une offre de location de vélos de longue durée pour desservir les territoires non couverts par Vélo'V, voire les zones d'activités couvertes par un PDIE (Plan de déplacement inter-entreprise), est également à l'étude.

### Volet Piéton

Premier mode de déplacement en centre-ville, la marche doit être favorisée en donnant la priorité à l'amélioration de l'accessibilité de l'espace public pour tous. Afin d'identifier les itinéraires où la mise en accessibilité doit être prioritaire, le Grand Lyon a réalisé un schéma directeur d'accessibilité pour les 57 communes sur l'ensemble de ces axes.

Le nouveau Plan prévoit de poursuivre et de conforter les actions engagées depuis le premier Plan modes doux, avec la charte du piéton, les pédibus, .... En particulier, face au succès rencontré par l'organisation de ces derniers, qui repose sur un partenariat efficace avec le milieu associatif, le soutien accordé par la Communauté urbaine à ce concept sera poursuivi.

Des concepts, des idées, des projets qui deviennent petit à petit réalité et évoluent de jour en jour, d'année en année, pour plus de déplacements à pied et à vélo.

**Pour en savoir plus :** <http://www.grandlyon.com/deplacements>

## > Réglementation

### Un nouveau signal pour le transport de marchandises dangereuses

L'arrêté royal du 10 septembre dernier<sup>1</sup> a modifié les articles 65, 68 et 69 du code de la route en introduisant des nouveaux signaux réglementant les déplacements des véhicules transportant des marchandises dangereuses. Ces dispositions ont été traduites dans l'arrêté ministériel du 10 septembre 2009 modifiant le Règlement du gestionnaire de voiries afin de fournir à celui-ci les indications nécessaires au placement et aux dimensions de la nouvelle signalisation destinée aux véhicules transportant des marchandises dangereuses.

Ainsi, un panneau additionnel, placé au-dessous du signal C24a, limite l'interdiction aux conducteurs de véhicules transportant des marchandises dangereuses et dont l'accès est interdit dans les tunnels de catégorie B, C, D ou E, telles que ces catégories sont prévues par l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses de Genève.

Un nouveau signal D4 est introduit, indiquant l'obligation pour les véhicules transportant des marchandises dangereuses de suivre la direction indiquée par la flèche. Ce signal vise à imposer à ces véhicules un itinéraire adapté à leurs caractéristiques.



D4

C24a

<sup>1</sup> Arrêté royal du 10 septembre 2009 modifiant l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique et Arrêté ministériel du 10 septembre 2009 modifiant l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière (Moniteur belge du 12 octobre 2009).



## > Conseils de lecture

Pierre COURBE, **Taxer plus et taxer mieux : plaidoyer pour une fiscalité automobile au service de l'environnement**, IEW, 2009.

Agissant directement sur le contrôle des comportements de consommation, la fiscalité constitue un levier essentiel de pilotage public de la demande de mobilité automobile. Elle constitue par ailleurs un outil capital pour guider les pratiques industrielles vers la mise sur le marché de produits plus respectueux de l'environnement. Toucher à la fiscalité s'avère toutefois une démarche particulièrement délicate : les réactions sont souvent passionnelles et les positions tranchées ! Cet ouvrage réalise un travail de synthèse et d'objectivation en revisitant quelques mythes à la lumière de données factuelles, qui lui permet d'énoncer des recommandations précises et chiffrées.

**Les sols stabilisés en milieu urbain : conception, choix des matériaux, mise en œuvre et entretien**, Certu (Références ; 95), 2009. La demande croissante d'aménagements de qualité pour l'espace public urbain, ainsi que la recherche de matériaux répondant bien aux critères de développement durable conduisent à élargir la palette des produits proposés. C'est l'occasion de remettre en avant l'utilisation des sols stabilisés, soit mécaniquement, soit avec apport de liants, qui peuvent répondre à différents usages urbains : aires piétonnes, voies vertes, places publiques, parkings... et de faire le point sur les techniques et l'entretien de ces matériaux.

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

## > Agenda

### Du réseau

- Les 18 et 20 mai 2010 (date au choix), formation continue des CeM. « **Outils d'une politique communale en faveur du vélo** ».
- Automne 2010. Nouveau cycle de **formation de base des Conseillers en mobilité**

#### Infos :

Bernadette Gany, tél. 081 77 30 99 - [bernadette.gany@spw.wallonie.be](mailto:bernadette.gany@spw.wallonie.be)  
Brigitte Ernon, tél. : 081 77 31 32 - [brigitte.ernon@spw.wallonie.be](mailto:brigitte.ernon@spw.wallonie.be)  
<http://mobilite.wallonie.be>

### Hors réseau

#### En Belgique

- Le 22 avril 2010. Journée d'étude « **Mobilité durable** », à l'intention de tous les gestionnaires de la mobilité francophones et néerlandophones, à Sterrebeek.

**Infos :** Centre de recherches routières  
[mobilite@brrc.be](mailto:mobilite@brrc.be)

- Le 27 avril 2010. « **Des villes et des communes cyclables : pour une nouvelle dynamique de mobilité en Région wallonne** », aux Moulins de Beez.

**Infos :** Union des Villes et des Communes de Wallonie  
[mobilite@uvcw.be](mailto:mobilite@uvcw.be)

#### A l'étranger

- Du 5 au 7 mai 2010, conférence annuelle ECOMM, « **Moving people, bridging spaces** », à Graz (Autriche)

**Infos :** [ecomm2010@stadt.graz.at](mailto:ecomm2010@stadt.graz.at)

## > Humour



### Contact :

#### Réseau des Conseillers en mobilité (CeM)

Bernadette Gany, coordinatrice, tél. : 081 77 30 99  
Brigitte Ernon, tél. : 081 77 31 32  
Céline Fecci, tél. : 081 77 31 34  
Barbara Schwan, tél. : 081 77 31 21  
Fax : 081 77 38 22  
SPW-Direction de la Planification de la Mobilité  
Boulevard du Nord, 8, B-5000 Namur  
[reseau-cem@spw.wallonie.be](mailto:reseau-cem@spw.wallonie.be)  
<http://cem.mobilite.wallonie.be>



Crédit photographique :  
photo de couverture ; ICEDD.



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

Boulevard du Nord 8, B-5000 Namur

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