

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité



- > La parole à ... Pierre Gilles
- > Mobilité scolaire. L'heure est au bilan
- > Mise en œuvre des sens uniques limités. Etat des lieux en Wallonie
- > Voitures partagées. Cambio. Le point et les perspectives
- > Brochures. Pour présenter le Conseiller en mobilité
- > Premier « Point Vélo » en Wallonie : c'est à Namur

> sommaire



Pierre Gilles, Chargé d'études en infrastructure et réseaux à l'Intercommunale pour la gestion et la réalisation d'études techniques et économiques (IGRETEC)

IGRETEC est une intercommunale de plus de 260 hommes et femmes qui pratiquent une trentaine de métiers au service d'administrations, d'entreprises ou de citoyens. Depuis juin 2007, en tant qu'intercommunale pure, et sous la forme juridique d'une société coopérative à responsabilité limitée, elle regroupe 68 villes et communes, principalement de la province de Hainaut.

Le département « Routes - Égouttage - Parcs d'activités économiques - Topographie » est chargé de la construction et de la rénovation de routes, de places ... pour les communes et du développement de parcs d'activités économiques. Mon travail consiste essentiellement à étudier de nouvelles voiries et leurs équipements au sein de parcs d'activités économiques existants ou futurs.

Ces projets sont indubitablement liés à la mobilité. Le « tout à la voiture » d'antan a diminué notre qualité de vie d'aujourd'hui et de demain. Dès lors, à travers ces deux thématiques d'enjeux différents, notre département technique doit s'adapter coûte que coûte à une dynamique relativement récente. Combiner le développement économique et/ou la revalorisation de voiries avec une approche différente de la mobilité est un travail considérable.

Au départ, le travail de conception de voirie peut paraître linéaire et répétitif. Cependant, la formation de Conseiller en mobilité nous apprend comment utiliser les outils de la construction plus durablement tout en tenant compte des éléments du projet. Nous devons alors jongler avec la politique d'aménagement des communes, leurs budgets, le respect de l'environnement, la sécurité, les contraintes techniques, les modes doux, les riverains

En effet, les parcs d'activités économiques doivent tendre vers de véritables pôles multimodaux où se côtoieront en symbiose les automobilistes, camionneurs, cyclistes, usagers faibles, navetteurs, motards ... Tel est notre défi !

Dès lors, la principale difficulté est en quelque sorte d'allier l'art et la technique. Le cycle de formation de CeM joue à cet égard un véritable rôle d'éveilleur des consciences et nous apprend à évaluer les répercussions de la mobilité à une échelle plus large que celle du projet étudié. Depuis que j'ai entamé ce cycle, j'ose prendre du recul, me remets en question plus souvent,

n'ait pas peur d'ouvrir des portes, de dialoguer, de partager nos compétences, ...

Enfin je terminerai en remerciant la Région wallonne en général et l'équipe de coordination du réseau CeM en particulier pour l'aide qu'ils m'ont apportée à travers cette formation.

« Les êtres ont la mobilité et l'éphémère durée des vagues ; seules les choses qui leur ont servi de témoins sont comme la mer et restent immuables. » Edouard Estanié (Les choses voient)

Contact : Pierre GILLES
Tél. 071 20 28 95, pierre.gilles@igretec.com

> Mobilité scolaire

Les enquêtes : l'heure est au bilan ...

Aux heures de pointe, les déplacements scolaires représentent 30% des déplacements quotidiens. La mobilité scolaire est bien un enjeu majeur. Dès lors, pour mieux cibler les habitudes de déplacement vers l'école, la Direction de la Planification de la Mobilité (DGO211) a mis au point un outil d'enquêtes sur la mobilité scolaire proposé aux écoles de Wallonie. L'enquête s'est développée de manière à permettre un encodage informatique et un traitement automatique des données recueillies.

L'objectif est d'établir un diagnostic des comportements de mobilité des élèves et d'identifier les freins à l'utilisation de l'un ou l'autre moyen de déplacement. Aujourd'hui, un bilan de la situation globale des écoles interrogées a été établi.

Depuis 2003, ce sont près de 78 000 élèves du fondamental (maternel et primaire) et du secondaire qui ont été interrogés sur leur mode de transport vers l'école, avec des enquêtes réalisées dans 65 communes aux quatre coins de la Wallonie, bien représentatives des cinq provinces wallonnes.

Le premier constat est que la voiture reste le moyen de déplacement prédominant pour effectuer les trajets domicile-école (57 %), tous types d'enseignement confondus.

Dans l'enseignement fondamental, la majorité des élèves, soit 74 %, sont conduits en voiture à l'école. La marche à pied vient en deuxième position, avec 19 % de part modale. On constate, en outre, que lorsque la taille de la commune diminue, la part modale de la voiture augmente à l'inverse de la marche, qui diminue. Le taux d'utilisation des autres moyens de déplacement, tels que le bus, le vélo, le transport scolaire et le train, reste minime. Ils représentent 7 %.

Les résultats de l'enquête indiquent aussi que, contrairement aux idées reçues, 40% des personnes rentrent

chez elles après avoir conduit leurs enfants à l'école en voiture ! L'argument selon lequel les parents profitent de leur trajet vers leur lieu de travail pour s'arrêter à l'école ne concerne donc que 60 % des trajets effectués et est donc remis en question ...

En ce qui concerne les élèves du secondaire, l'utilisation de la voiture reste certes majoritaire mais est plus nuancée, avec 42 % de part modale. L'utilisation des transports en commun vient en deuxième position et représente 37 % des déplacements, avec une part bien plus élevée pour le bus (30 %) que pour le train (8 %). Cette part belle laissée au transport public peut s'expliquer d'une part par les distances à parcourir, qui augmentent en raison de l'éloignement d'une école secondaire par rapport au domicile, et d'autre part par le fait que les élèves sont plus âgés et donc plus autonomes dans leurs déplacements quotidiens. La marche à pied occupe encore une place importante, avec 14 %. Le vélo est dans une bien mauvaise position et représente moins de 1 % des déplacements. On constate également que la taille de la commune influence peu l'utilisation de l'un ou l'autre moyen de déplacement.

Considérés par province, ces résultats présentent des disparités non négligeables et intéressantes. La part des transports en commun (bus, train et ramassage scolaire) représente 33 % en Brabant wallon, 35 % en Hainaut, 39 % à Namur, pour 49 % en province de Luxembourg et 45 % de Liège. L'usage de la voiture, qui est le plus important en Brabant wallon, diminue à mesure que la part des transports en commun augmente, cela va de soi.

13 % des élèves du secondaire habitent à moins d'1 km de l'établissement scolaire qu'ils fréquentent, ce qui donne, a priori, une bonne corrélation avec l'usage de la marche, 20 % parcourent une distance de 1 à 4 km, 35 % de 4 à 12 km et 21 % de 12 à 20 km. Toutefois, les chiffres indiquent que 20 % des élèves habitant à moins d'1 km viennent à l'école en voiture ! L'usage de la voiture est fortement majoritaire jusqu'à une distance de 12 km, au delà, les transports en commun prennent, enfin, le dessus !

Pour 60 % des élèves la durée du trajet ne dépasse pas 15 minutes.

Enfin, un autre constat intéressant à ressortir du bilan concerne les raisons pour lesquelles les modes alternatifs à la voiture individuelle sont peu utilisés. Concernant l'utilisation du vélo, le frein principal est le danger, suivi par les conditions climatiques et le manque d'aménagements, ce qui rejoint, dans une certaine mesure, la première raison évoquée. En ce qui concerne les transports en commun et leur potentiel d'utilisation, 57 % des élèves indiquent qu'une possibilité existe, 27 % disent que ce n'est pas possible et 16 % ... ne savent pas. Les freins à leur utilisation concernent d'abord les horaires et ensuite le temps nécessaire pour effectuer le trajet.

Nous pouvons donc ressortir de ces constats que finalement, si la voiture est utilisée si massivement, c'est principalement pour une raison de confort (durée du trajet, conditions climatiques, horaires, ...) et de sécurité dans les déplacements.

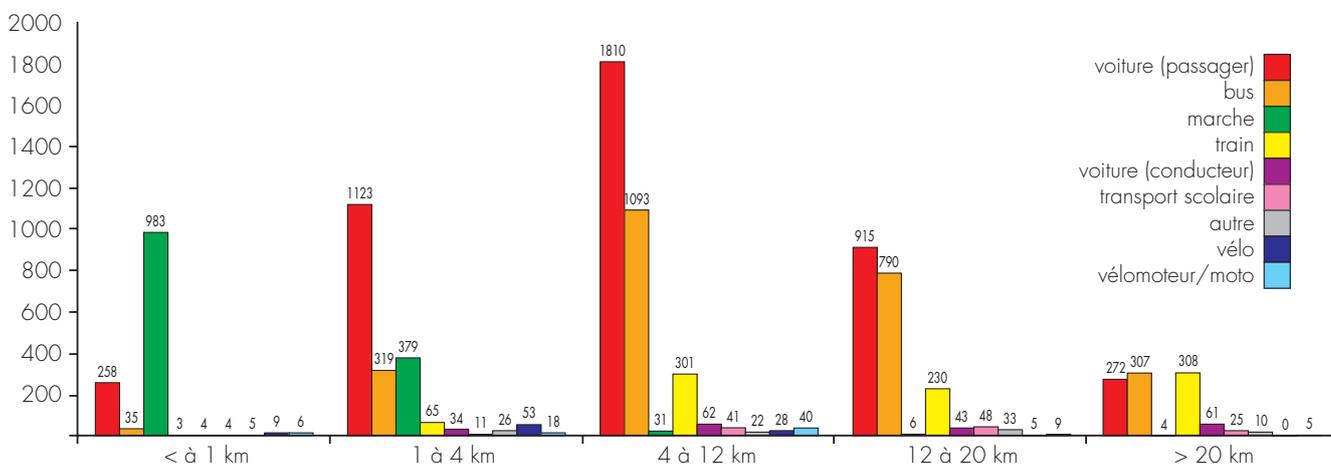
En matière d'opinion des élèves, certains résultats mériteraient sans doute d'être discutés avec ces derniers, dans le cadre d'une campagne d'information et de sensibilisation.

Des chiffres bien intéressants, à approfondir pour orienter la politique de mobilité, en particulier en matière d'éducation et d'information des jeunes et de leurs parents, mais aussi d'amélioration des déplacements à pied et à vélo en particulier, d'optimisation de l'offre en transport en commun, de covoiturage et, pourquoi pas, d'intermodalité.

Des enquêtes qui apportent de la matière pour réfléchir et surtout pour agir !

Pour en savoir plus : Le bilan global sera bientôt téléchargeable sur <http://mobilite.wallonie.be>

Contact : Erich SUPLIS.
Tél. : 081 77 31 36, erich.suplis@spw.wallonie.be
SPW-DGO2 - Direction de la Planification de la Mobilité



Mode de déplacement des élèves du secondaire et distance entre le domicile et l'établissement scolaire - Echantillon : 9 841 élèves.

Source : Bilan général des enquêtes de mobilité scolaire en Région wallonne.





Sources : IBSR.



> Vélo

Mise en œuvre des sens uniques limités : état des lieux

Petit rappel. Depuis le 1^{er} juillet 2004¹, les sens uniques en agglomération, qui font plus de trois mètres de large et qui ne présentent pas de danger, doivent être ouverts aux cyclistes dans les deux sens. Les sens uniques limités (SUL) sont donc obligatoires depuis bientôt six ans. Et la possibilité de les créer est prévue au code de la route depuis 1990.

S'ils font encore peur à de trop nombreuses communes, ils présentent pourtant beaucoup d'avantages, comme l'indiquait la circulaire Peeters de 1998. En effet, a priori, le SUL permet aux cyclistes :

- d'éviter les détours qui leur seraient imposés par le respect des sens uniques ;
- d'éviter certaines rues ou carrefours dangereux, le SUL offrant des itinéraires alternatifs ;
- d'établir un contact visuel avec l'automobiliste et donc de réagir si nécessaire.

En outre, en cas d'accident suite à l'ouverture intempestive d'une portière, les conséquences pour le cycliste sont moins graves que lorsque celui-ci roule dans le sens du trafic (tranchant de la portière).

Les exigences légales pour la création d'un SUL sont les suivantes :

- la vitesse maximale autorisée ne dépassera pas 50 km/h ;
- la largeur libre de la chaussée sera d'au minimum 3 mètres (a priori – mais en fonction des circonstances locales, on peut descendre à 2,6 mètres) ;
- Le contexte ne génère pas d'insécurité pour le cycliste (problème de visibilité, de pente, ...).

On estime qu'en moyenne 75 % des sens uniques peuvent raisonnablement être ouverts aux cyclistes, moyennant, le cas échéant, la mise en œuvre d'aménagements permettant de rencontrer les critères précités et de garantir des conditions de déplacement sûres : marquages, potelets, îlots de séparation ... Toute création de SUL nécessite une analyse du site, et si nécessaire, l'une ou l'autre mesure physique.

Une enquête a été menée par le GRACQ (Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens) auprès des villes et communes wallonnes et bruxelloises en 2009 et il vient d'en publier les résultats. Concrètement, le GRACQ a volontairement écarté 114 communes wallonnes très rurales, car il a jugé peu opportun de faire des statistiques dans des communes qui disposent à la fois de peu de sens uniques et de peu de cyclistes. La sélection a été faite sur base de la hiérarchie urbaine de Van Hecke². Ensuite, après contact téléphonique, 31 communes ont encore été écartées, car elles comptaient moins de cinq sens uniques, ce qui rendait l'évaluation peu pertinente. Finalement, le diagnostic porte sur 117 communes wallonnes et sur les 19 communes bruxelloises. Les réponses transmises ont ainsi permis de dresser une cartographie et d'effectuer des statistiques quant à la mise en œuvre de cette mesure légale. Les informations ont été transmises par les communes elles-mêmes et validées par des membres du GRACQ.

En ce qui concerne la Région de Bruxelles-Capitale, on constate que celle-ci applique bien la loi puisque 18 communes sur les 19 ont ouvert plus de 60 % de leurs sens uniques aux cyclistes, avec une moyenne de 78 % de SUL sur tout le territoire bruxellois. Cela concerne plus de 1 600 rues accessibles aux vélos dans les deux sens !

Par contre en Région Wallonne, la situation est plus contrastée. La plupart des grandes villes (Liège, Namur, Mons, Tournai) ont bien avancé, même si le travail n'est pas encore terminé. Le meilleur élève de la classe parmi les « grands » est La Louvière, avec 83 % de

¹ Cfr l'arrêté-ministériel du 18 décembre 2002, qui rend obligatoire la généralisation des sens uniques limités dans les sens uniques sauf lorsque les conditions locales ne le permettent pas.

² Communes caractérisées par l'absence de noyau urbain et par une faible densité de population.

SUL. Seul Charleroi n'a pas encore décollé, avec seulement ... 4 % de SUL.

Parmi les communes wallonnes de taille moyenne se trouvent également quelques très bons résultats, comme à Saint-Ghislain, Boussu, Nivelles, Frameries et Braine-le-Comte, qui ont ouvert plus de 75 % de leurs sens uniques au vélo. Et puis hélas certaines communes n'ont toujours pas embrayé, comme Wavre, Braine-l'Alleud ou Waterloo, avec un zéro pointé en matière de SUL.

Quant aux plus petites communes wallonnes, certaines nous réservent des surprises de taille. Philippeville, Ciney, Péruwelz, Le Roeulx, Florennes ont ouvert 100% de leurs sens uniques au vélo ! On peut donc être une petite ville rurale et penser aux cyclistes ...

Malheureusement, les communes qui affichent un 0 % sont encore nombreuses : 34 sur les 117 communes interrogées.

Les freins sont politiques, ou bien résultent d'une frilosité par rapport à la mesure. L'absence de cycliste ou l'insécurité de la mesure sont régulièrement évoquées pour justifier l'absence d'initiative en la matière.

Ainsi, le GRACQ a classé les communes selon trois catégories. Les communes dynamiques sont celles qui ont mis en œuvre plus de 60 % de leurs sens uniques. Les communes moyennes en ont réalisé entre 20 et 59 %. Les retardataires sont à ... moins de 20 % !

Un état des lieux bien intéressant, d'autant qu'il devrait permettre de rassurer les communes trop hésitantes, au vu des résultats des communes qui croient, à raison, en l'efficacité de cette mesure fédérale et légale, pour encourager et sécuriser les déplacements à vélo. Car la pratique et les études d'accidentologie montrent que tant le nombre que la gravité d'accidents impliquant le cycliste sont moins élevés dans les sections en SUL que dans une configuration classique, où la voiture et le cycliste roulent dans le même sens.

Il est donc temps de s'y mettre ! Le SPW et les associations (le GRACQ et Pro Velo en l'occurrence) sont à la disposition des communes qui se sentent encore démunies face à cette mesure. Des brochures existent aussi pour les aider concrètement dans cette mise en œuvre (IBSR) et des incitants sont disponibles, en particulier via les projets développés par la nouvelle Direction des Modes doux (DGO1) et les crédits d'impulsion (DGO2).

A ... vos SUL donc.

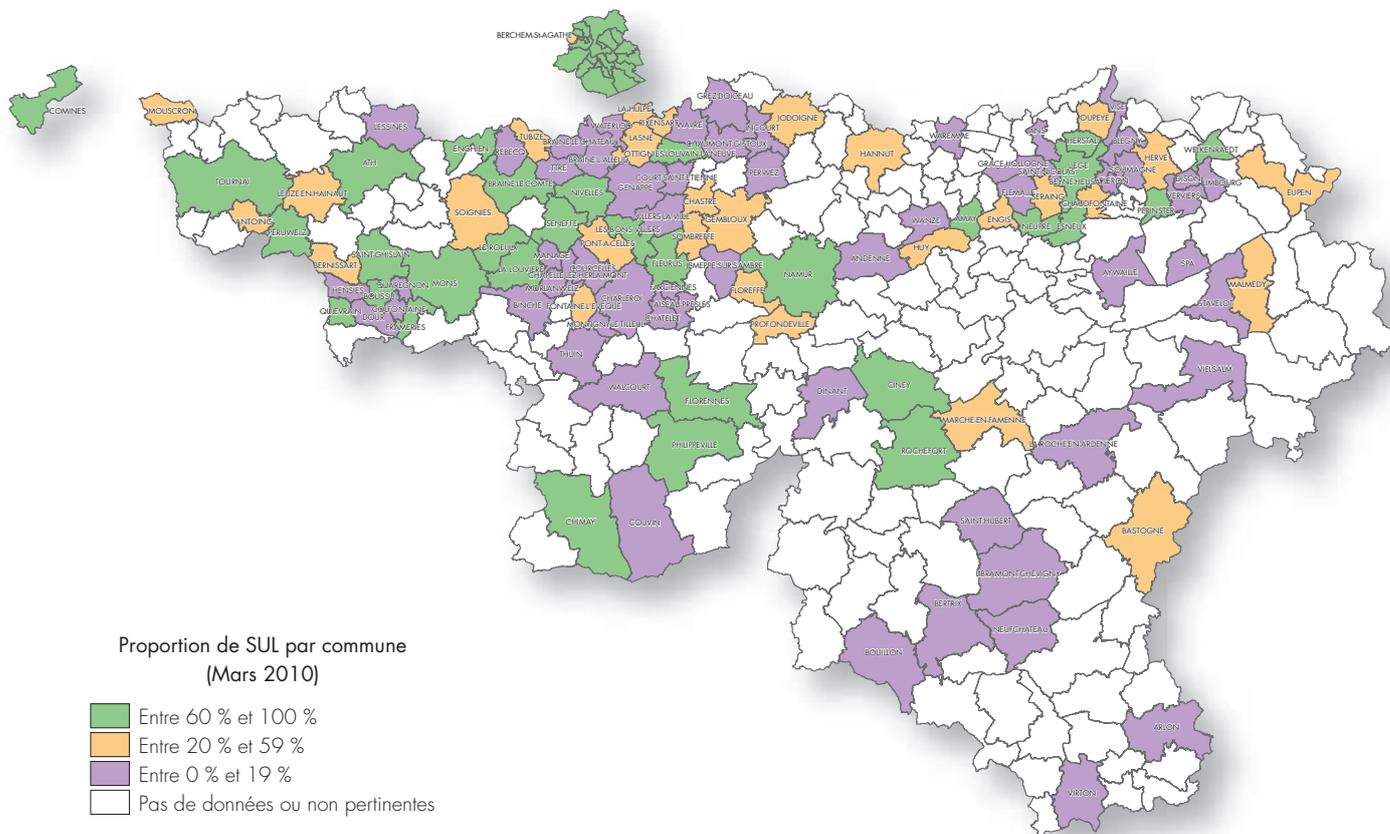
Pour en savoir plus : <http://www.gracq.be/sul>

Ouvrages de référence :

SUL - Sens Uniques Limités. Pour une introduction généralisée, en toute sécurité. IBSR, Bruxelles, 2004.

Marquages et signalisation dans les contresens cyclables. Recommandations pour l'aménagement des sens uniques limités en Région de Bruxelles-Capitale, IBSR, pour le compte de la RBC, Bruxelles, 2006.

Marquages et signalisation dans les contresens cyclables. Recommandations pour l'aménagement des sens uniques limités en Région wallonne, IBSR pour le compte du MRW, Bruxelles, 2007.



Source : GRACQ.



Cambio : le point et les perspectives

Avec près de 1 200 utilisateurs aujourd'hui, la société de carsharing cambio Wallonie s'est définitivement ancrée dans le paysage de la mobilité wallonne, en proposant des voitures à ses abonnés, afin de stimuler un usage plus rationnel de ce mode de déplacement. Le CeMaphore a consacré plusieurs articles à ce concept, suivant de près son évolution.

À l'origine de cambio, il y a d'abord l'asbl Taxistop. Sur base de son expertise, ajoutée à celle de la société allemande cambio Deutschland, présente dans plusieurs villes d'Allemagne, est né cambio en Belgique. Rappelez-vous, c'était à Namur en 2002. Géré par des sociétés régionales dénommées Optimobil, le concept s'est rapidement exporté à Bruxelles en 2003, puis en Flandre en 2004.

L'enjeu premier est de disposer d'un nombre critique de stations et de voitures de sorte que l'on puisse parler de réseau et de système cambio. Pour être crédible et attractif, celui-ci doit rencontrer quelques conditions essentielles. La station doit tout d'abord être à proximité directe de l'endroit où vit ou travaille l'utilisateur. Ensuite, il s'agit de prévoir les situations où la voiture n'est pas disponible : le nombre de voitures que comporte la station est donc un élément critique, et l'utilisateur doit alors, le cas échéant, se rendre vers une autre station, de préférence proche, d'où la nécessité d'organiser les stations en réseau. Enfin, l'utilisateur doit disposer



Source : Cambio.

d'autres modes de déplacement pour compléter son utilisation du carsharing, à savoir la marche, le vélo et/ou les transports en commun.

Cambio trouve donc son public naturel dans les centres urbains wallons, là où la possession d'une voiture personnelle représente le plus de contraintes. Après les premiers essais à Namur en 2002, des stations ont ensuite été ouvertes à Liège et à Ottignies-Louvain-la-Neuve en 2003, puis d'autres dans la même ville en 2004, à Mons en 2007 et enfin à Arlon et à Ciney en 2009. Les premières stations devraient voir le jour à Charleroi dans les prochains mois tandis que, dans la lignée d'Arlon et de Ciney, plusieurs petites villes marquent leur intérêt pour le système ou en étudient l'implantation. Le système est également intéressant pour les entreprises. En Wallonie, elles sont 58 à être affiliées à Cambio et représentent à ce jour 6,5 % de la clientèle : une utilisation qui s'inscrit en directe complémentarité de la clientèle des particuliers.

Outre la participation de cambio Deutschland et de Taxistop, le partenariat avec les sociétés de transports en commun nationale et régionales a marqué une étape importante. En Wallonie, elle s'est traduite dès 2002 par un partenariat avec le TEC, puis par l'entrée de la SRWT dans l'actionariat en 2009. Cet intérêt s'explique notamment par la forte complémentarité entre les transports en commun et le carsharing. Là où la voiture personnelle représente souvent un choix par défaut, l'utilisateur du carsharing est amené à rationaliser ses modes de déplacements et n'a recours au système que dans certains cas. Le système de prix proportionnel à l'utilisation et la nécessité de réserver plaident facilement pour un recours aux transports en commun ou au vélo pour la plupart des déplacements au sein d'une ville. Cambio intervient généralement pour des déplacements plus longs (visite en famille ou chez des amis par exemple) ou pour le transport de charges (grosses courses, etc.).

Dans le même esprit que la SRWT, le gestionnaire des grandes gares belges : la SNCB-Holding est entré dans l'actionariat de cambio au niveau national, en 2009 également, avec en plus l'opportunité d'étendre ses services offerts au sein des gares. Le principe est de mettre à la disposition de cambio un certain nom-

		Nbre de stations	Nbre de voitures
BRUXELLES	19 communes	64	186
FLANDRE	Total	54	117
	Anvers	11	31
	Bruges	2	4
	Courtrai	2	2
	Gand	13	39
	Hasselt	4	6
	Lierre	1	2
	Louvain	9	18
	Malines	4	6
	Mortsel	2	2
	Ostende	2	3
	Turnhout	3	3
Zwijndrecht	1	1	
WALLONIE	Total	23	42
	Arlon	2	2
	Ciney	1	1
	Liège	5	13
	Mons	2	4
	Namur	8	13
Ottignies-Louvain-la-Neuve	5	9	
BELGIQUE	Total	141	345

bre de places de parkings. Il n'est en effet plus rare aujourd'hui de voir les clients bruxellois de cambio rejoindre Ciney ou Ottignies-Louvain-la-Neuve en train et poursuivre leur trajet en voiture cambio.

Une enquête réalisée en 2009 auprès des utilisateurs du système révèle une clientèle plutôt de 26-49 ans, bien qualifiée, aux revenus moyens, rarement avec une grande famille. Ils ne possèdent généralement pas de voiture et ont rejoint cambio pour un usage occasionnel. La plupart utilisent davantage les autres modes de déplacement que la voiture depuis qu'ils ont rejoint cambio.

Quoique moins spectaculaire que dans les autres régions, la croissance du carsharing en Wallonie est aujourd'hui claire. Cette évolution indique que le concept s'est popularisé comme un moyen de déplacement pour tous les centres urbains, petits et grands.

Olivier COLLET

Contact : Cambio Wallonie
Tél. : 070 22 22 92, wallonie@cambio.be

> Brochures

Pour présenter le Conseiller en mobilité et le réseau des CeM

La Direction de la Planification de la Mobilité vient de publier une jolie brochure de 12 pages au format carré, pour présenter les enjeux de la mobilité communale, le concept de Conseiller en mobilité, la formation de base, le réseau des CeM et quelques « portraits » de CeM.

Cette publication est à votre disposition auprès de l'équipe de coordination du réseau des CeM. Elle existe dans quatre langues : en français bien sûr, mais aussi en néerlandais, en allemand et en anglais. Vous avez donc le choix, en fonction des interlocuteurs avec lesquels vous souhaitez faire découvrir ce beau projet.

Elle est également téléchargeable sur le site internet Mobilité du SPW : <http://www.mobilite.wallonie.be>, dans la rubrique information/formation/sensibilisation.



> Vélo

Premier « Point Vélo » en Région wallonne : c'est à Namur

Nous vous en avons fait part dans de précédents numéros du CeMaphore : le train et le vélo font bon ménage et se rapprochent... jusqu'à voir bientôt deux ans, la création par la SNCB-Holding de « Points Vélos ». C'était ... en Flandre et à Bruxelles. Mais l'équipement des grandes gares wallonnes était annoncé pour 2010. Cette fois, c'est fait, le mouvement est enfin enclenché dans le sud du pays et Namur a inauguré, le 31 mars dernier, le premier Point-Vélo wallon. Elle sera bientôt rejointe par Ottignies, Mons et Liège. Pour information, la Flandre dispose déjà de 27 Points Vélos et Bruxelles de 3 (et bientôt 4).

Le principe est simple. Le Point-Vélo permet d'offrir aux usagers de la SNCB, mais aussi à toute personne intéressée, un ensemble de services en rapport avec l'utilisation du vélo : des parkings surveillés, une location de vélo pour un jour, un mois, une année, et une assistance « petit dépannage ». Il s'inscrit dans la droite ligne de la volonté de développer l'intermodalité train-vélo. A Namur, c'est l'asbl Pro Velo qui en assure la gestion.

Et pour concentrer et dynamiser davantage encore le projet, la Maison des Cyclistes de Namur, créée il y a une dizaine d'années, a déménagé pour s'installer dans les locaux de la gare de Namur. Elle maintient et développe ses services habituels : vélo-boutique, formation, information, conseils, vélotours guidés, ... A noter que d'ici 2012, la gare de Namur devrait être équipée de parkings vélos fermés et gardés. Actuellement, les parkings surveillés sont ouverts.

Il s'agit d'un partenariat entre la SNCB-Holding, la Région wallonne (Ministre de la Mobilité), la Ville de Namur, La Maison des Cyclistes de Namur, la Loterie Nationale et l'Etat fédéral (Secrétaire d'Etat à l'intégration sociale). En effet, l'atelier de réparation de vélos permet la mise au travail de demandeurs d'emploi peu qualifiés assistés par des mécaniciens expérimentés.

Déjà un premier bilan, tout juste un mois après l'inauguration. Ainsi, en avril, le Point-vélo - Maison des Cyclistes - a reçu 632 visites particulières (pour 998 sur toute l'année 2009 !), 186 actes de locations de vélo (pour 292 en 2009 également), 6 utilisations de l'atelier self service et 52 petites réparations.

Des chiffres qui montrent tout le bénéfice du concept, de la localisation et du battage médiatique qui a accompagné l'inauguration de l'évènement. Preuve que l'offre peut susciter la demande et que l'intérêt de la population est une réalité. C'est de bonne augure !

Contact : Maison des cyclistes de Namur
Tél. : 081 81 38 48, namur@maisondescyclistes.be
www.maisondescyclistes.be



> Conseils de lecture

Bertrand MONTULET et Philippe MEUNIER (coordination), **Bougez !? La nouvelle obsession de la mobilité**, in *Politique*, n°64, avril 2010, 34 p. Ma mobilité, c'est ma liberté ? Comme nous le montrent les auteurs de ce dossier thématique, cette idéologie mobilitaire fait des ravages aussi bien sur les routes que dans les entreprises. Derrière ce discours se cache la face invisible de la mobilité : on y trouve peu de liberté et bien des souffrances et des inégalités. Dans ce dossier, diverses contributions cherchent à dévoiler ce qui se trouve derrière l'injonction « Bougez ! » qu'on nous serine à tout va : discours idéologiques, logiques économiques dominantes, où il n'est plus question de mobilité durable mais d'une mobilité « dure ».

Urbanisme, services et mobilité en milieu rural : un espace-temps à réinventer, Maison de l'Urbanisme Lorraine-Ardenne et Association internationale Ruralité - Environnement - Développement, 2010. Cette brochure, fruit du colloque éponyme qui s'est tenu à Attert en novembre dernier, tente de répondre à des questions relatives à l'urbanisme durable : comment concrétiser une politique des services publics qui tienne compte de la cohésion territoriale autant que des exigences financières ? Comment repenser la mobilité dans les zones rurales en s'inscrivant dans des logiques territoriales et environnementales en phase avec les accords internationaux ? La brochure est disponible en prêt au CDDM ou est à commander, au prix de 6 euros à info@murla.be

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>

> Humour



Crédit photographique :
photo de couverture ; ICEDD.

> Agenda

Du réseau

- Le 13 septembre 2010. Nouveau cycle de **Formation de base des Conseillers en mobilité**
- Le 28 septembre 2010. **Formation continue des CeM. « La politique cyclable en Région de Bruxelles Capitale »**. Journée organisée par la Région de Bruxelles-Capitale et l'Association des Villes et des Communes de Bruxelles, à l'intention des CeM, des CeMa et des conseillers en mobilité de la Région flamande.

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
<http://mobilite.wallonie.be>

Hors réseau

En Belgique

- Le 22 septembre 2010, **Mobility day** sur le thème « **Entreprise et vélo** », organisé conjointement par le CIEM et Mobimix, au Dexia Congress Center (Passage 44), à Bruxelles.

Infos : www.corporatemobilitymanagement.be

- Le 8 octobre 2010, colloque bisannuel de l'AMCV : « **Penser la vie en ville** », au Palais des Congrès à Liège.

Infos : <http://www.amcv.be>

A l'étranger

- Du 29 septembre au 1er octobre 2010, « **Mettre en cohérence urbanisation et déplacements : les conditions de la réussite** », Les 14 et 15 octobre 2010, « **Aménager le territoire autour d'un projet de TCSP : BHNS, métro léger, tramway** », à 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
Barbara Schwan, tél. : 081 77 31 21
Céline Fecci, tél. : 081 77 31 34
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
<http://cem.mobilite.wallonie.be>



**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)