

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

- > La parole à ... Etienne Willame
- > Le Plan provincial de mobilité du Brabant wallon. Le programme d'actions est sur la table
- > Rencontre annuelle des CeM sous le signe de la ville marchan(t)de
- > Un guidage sonore pour les malvoyants à la gare de Namur
- > Blue-bike : un nouveau service dans les gares
- > Sécurité routière. Des chiffres et de nouveaux objectifs
- > Du neuf en matière de protection des sentiers
- > Rendez-vous sur les sentiers : c'est pour les 22 et 23 octobre

> sommaire





> La parole à ...

Etienne Willame, Inspecteur général au Département de la Stratégie de la Mobilité du SPW

L'essence à 2 euros

Il y a peu, le Président-Directeur Général d'une grande entreprise pétrolière annonçait froidement, presque mécaniquement, l'arrivée prochaine et certaine du prix du litre d'essence à 2 euros. Tollé, branle-bas le combat, levée de boucliers, haro sur l'industriel prédicateur furent légion.

On peut, bien entendu, s'interroger sur les objectifs sous-tendus par le lancement d'un tel slogan par le plus haut responsable d'une multinationale du pétrole qui réalise par ailleurs de substantiels profits annuels. Là n'est pas mon propos.

En réalité, l'essence à 2 euros : une menace ou une opportunité ? Les deux à la fois.

Une menace assurément. Une part importante de l'économie mondiale repose sur le prix du pétrole défini à l'échelle mondiale au travers d'un marché globalisé. La raréfaction de cette matière première couplée au développement exponentiel, notamment dans les pays émergents, de sa consommation ne peut qu'engendrer une hausse de son prix. Tôt ou tard, la résultante de cette équation offre/demande aura un impact majeur sur l'économie mondiale et ses savants équilibres.

Il s'agit également d'une menace pour chacun d'entre nous. Notre mode de vie génère sans cesse et/ou impose souvent davantage de déplacements. Le coût d'utilisation de la voiture, mais également des transports en commun dans une certaine mesure, vont continuer à croître. La part consacrée à la mobilité dans le budget des ménages va augmenter. Au détriment de quoi ? Le logement, le bien-être, les loisirs ou pire les soins de santé ou l'alimentation.

Une opportunité ? Bien entendu. Les enjeux liés à la mise au point et au déploiement dans tous les secteurs

de l'économie, de technologies utilisant des énergies alternatives (propres !) au pétrole sont colossaux. La recherche et l'industrie sont face à de nouvelles équations qu'il est urgent de solutionner. Il y a donc là des défis à relever, de la connaissance à acquérir de l'expertise à développer.

En matière de mobilité individuelle, il s'agit également d'une belle opportunité. Complétons ensemble le slogan de la manière suivante : « L'essence à 2 euros ? Bougeons moins, bougeons mieux ! ». Il s'agit en fait d'une réelle chance à saisir pour que, tout un chacun, nous nous interrogeons sur notre quantité de déplacements et sur la manière dont nous les réalisons.

Repenser la mobilité est assurément une question collective, mais surtout une question individuelle. Réduire nos déplacements, utiliser les modes collectifs ou doux, partager notre voiture lorsque cela est possible sont autant d'opportunités à saisir.

Contact : Etienne WILLAME
Inspecteur général des Ponts et Chaussées
Etienne.willame@spw.wallonie.be

> Plan de mobilité

Plan provincial de mobilité du Brabant wallon. Le programme d'actions est sur la table !

Le Plan provincial de mobilité du Brabant wallon, initié par la Province et la Wallonie, vient de présenter ses conclusions ; de grands défis attendent la province d'ici 2030. Le constat est préoccupant. La province est en pleine croissance (3 000 habitants supplémentaires chaque année !) mais majoritairement tournée vers le transport routier. L'habitat et les activités économiques sont répartis de manière disparate sur le territoire, exacerbant la mobilité individuelle et limitant l'efficacité du transport public. Le réseau ferroviaire est essentiellement orienté vers Bruxelles, totalement inexistant à l'est et sans liaison structurante transversale. Le réseau TEC est en voie d'amélioration (surtout vers Bruxelles) mais encore trop peu performant et les modes doux sont globalement sous utilisés.

Pour éviter que la croissance annoncée ne se concentre sur les modes de déplacements automobiles individuels et ne provoque l'asphyxie du réseau routier avec son impact sur le cadre de vie, l'environnement et les activités économiques, le Plan recommande d'agir sur trois axes indissociables.

1. Articuler le développement territorial autour des systèmes de transport

Le plan recommande d'urbaniser en priorité dans un rayon de 800 mètres autour des gares principales et des noyaux urbains et dans un rayon de 400 mètres

autour des gares secondaires et des noyaux villageois. En outre, il prône la densification des pôles régionaux (Ottignies-Louvain-La-Neuve-Wavre et Waterloo-Braine l'Alleud) et provinciaux (Tubize, Nivelles, Rixensart et Jodoigne), des quartiers de gares secondaires, des centres villageois et des zones d'activité économiques accessibles en transport en commun. A l'avenir, il s'agira de veiller à implanter les nouvelles zones d'activité économiques sur des sites intermodaux. Parallèlement, l'urbanisation doit absolument être maîtrisée en-dehors de ces zones.

2. Développer les alternatives à la voiture et maîtriser la croissance du trafic routier

En matière de transport public, l'amélioration de la qualité de service (vitesse commerciale et régularité, fréquence et amplitude horaire, confort des véhicules et des arrêts, prise en compte des PMR) est vivement recommandée, avec une priorité donnée systématiquement aux transports en commun en matière d'aménagements.

Par ailleurs, la possibilité de solutions innovantes doit aussi être investiguée. A long terme, l'étude propose donc la création d'une liaison structurante interne est-ouest sous forme de tram/train ou de bus à haut niveau de services, en cohérence avec un développement territorial maîtrisé.

Pour les déplacements à vélo, la priorité est de développer des liaisons performantes vers les pôles (et entre autres du rabattement vers le transport public) et les lieux touristiques, de multiplier les infrastructures de stationnement (nombre et sécurité) et de développer les services aux cyclistes. Enfin, la priorité pour les piétons et les PMR est d'améliorer l'accessibilité du transport en commun, des gares et des arrêts TEC.

En parallèle, de nouvelles formes de mobilité doivent être explorées et mises en place : comme les voitures partagées, les systèmes de transport à la demande ou

le covoiturage. Celui-ci est très vite apparu comme un levier pertinent pour une réduction des déplacements individuels en voiture dans la province. Une étude complémentaire a permis d'analyser la demande actuelle et potentielle pour l'utilisation de parkings de covoiturage et les possibilités d'implantation de sites tant à proximité des échangeurs autoroutiers qu'à d'autres endroits potentiellement intéressants. L'étude a sélectionné les sites prioritaires et a défini les aménagements et équipements à prévoir, en intégrant les potentialités de partenariats public-privé.

Enfin, en ce qui concerne le réseau routier, trois priorités sont définies : la réalisation des projets routiers les plus pertinents comme vecteurs multimodaux, la détermination d'une hiérarchie du réseau et la définition d'itinéraires pour le trafic lourd avec création de parkings.

3. Communiquer et assurer une bonne gouvernance des politiques de mobilité

Le troisième axe d'action est tout aussi indispensable ; un tel plan ne peut faire l'économie d'une information tout azimut sur la nécessité d'une mobilité « durable ». Un colloque est d'ores et déjà prévu dans ce cadre à l'Aula Magna de Louvain-La-Neuve, le 2 décembre prochain.

Et enfin, last but not least, le plan met aussi l'accent sur l'urgence d'une action publique volontariste afin de pérenniser la dynamique en cours et d'assurer la mise en oeuvre du plan.

Ce programme d'actions ambitieux n'attend plus que ses premières concrétisations !

Contact : Bernadette GANY
Tél. : 081 77 30 99, bernadette.gany@spw.wallonie.be.

Pour en savoir plus : mobilité.wallonie.be/opencms/opencms/fr/planification_realisations/pcm/province_brabantwallon/index.html



Localisation des sites de covoiturage
Source : Plan provincial de mobilité du Brabant wallon - Espaces mobilités.





Source : SPW - Direction de l'Édition.

> Rencontre annuelle des CeM

A la rencontre de la ville marchant(d)e

Le 17 juin dernier, la Ville de Gembloux a accueilli la douzième rencontre annuelle des CeM et ses 180 participants pour une journée consacrée à la thématique : ville – piétons – commerce, et bien sûr à la traditionnelle remise des diplômes aux nouveaux CeM.

Quels réseaux de communication pour demain ?

Etienne Willame, inspecteur général au Département de la Stratégie de la mobilité a introduit la matinée en insistant notamment sur la communauté des Conseillers en mobilité, forte de plus de 700 personnes, et sur la création de réseaux, auxquelles participent aujourd'hui largement les nouvelles technologies de la communication. Celles-ci contribuent à une diffusion extraordinaire de l'information : de nouveaux canaux dont il convient toutefois de maîtriser l'impact et la portée.

Gembloux : le plein de projets mobilité

Paul Lambert, échevin de la Ville de Gembloux, et Thomas Verbeeren, CeM, ont ensuite présenté quelques traits caractéristiques de la commune et les projets en cours et à venir qui contribuent à son développement, en particulier en matière de mobilité, avec notamment une gare qui constitue un pôle d'attrait très important pour les navetteurs, des aménagements d'abord d'écoles et des projets de mobilité douce, en particulier dans le cadre de la présélection de Gembloux comme commune pilote « Wallonie cyclable ».

La ville marchante. D'ici à là-bas : une scénographie du parcours

Pierre Vanderstraeten, urbaniste et professeur à l'Université catholique de Louvain, a développé quelques concepts en relation avec le statut du piéton, appelant à s'intéresser à la marche à pied avec d'autres yeux, d'autres perspectives, bousculant, il est vrai, quelque

peu une approche pragmatique qui tend souvent à prendre le dessus !

Il a rappelé toute la richesse de la notion de « trajet », l'engagement multisensoriel du piéton dans l'espace, la proximité qui s'établit entre des individus qui ne se connaissent pas et cette sorte de réserve sociale qui en découle, la diversité sociale et culturelle des personnes qui se côtoient, enfin l'hospitalité de la ville. L'espace public est aussi un lieu d'apprentissage des comportements sociaux des enfants. Alors, pensons-y chaque fois que nous nous apprêtons à intervenir sur celui-ci : appréhendons-en les facettes multiples et en particulier celles du parcours et du temps vécu de la marche, animé par les séquences visuelles qui ponctuent le cheminement, à travers cette capacité de dévoilement progressif et la variation des perspectives. Cette approche a tout son sens quelle que soit la taille de la ville ou du village. Elle inscrit une logique de « nœuds », qui constituent des pôles d'échange, de services, de rencontre ...

Cette vision des choses a aussi des conséquences sur la manière de considérer la sécurité routière là où se côtoient toutes les catégories d'utilisateurs : piétons, cyclistes, usagers motorisés, et d'appréhender le danger ou de responsabiliser chacun envers cette menace. Car on constate que lorsque celui-ci est présent, on y est attentif. Dans le cas contraire, c'est davantage l'imprudence qui domine. Ce concept, qui a déjà été présenté dans plusieurs articles du Cemaphore, a été développé aux Pays-Bas et se traduit dans les espaces partagés où chacun est attentif à l'autre. La Suède, qui connaît d'excellents résultats en termes de sécurité routière dans le cadre de sa vision « zéro mort », prône le principe de la vigilance. Des aménagements proposant des espaces non dédiés à des catégories particulières d'utilisateurs commencent à apparaître dans différents pays : en Suisse, en Italie ... Une solution d'avenir ?



Source : ICEDD.

Concilier ville marchante et ville marchande ?

Pierre Francis, directeur de l'association de Management de Centre-ville (AMCV), a amené le sujet de la ville du piéton en regard de la vocation commerciale de celle-ci, rappelant notamment comment le secteur a migré, d'abord pour des questions de mobilité ou plutôt d'accessibilité en voiture et de facilités de stationnement, du centre à la périphérie.

Aujourd'hui la question tend à évoluer vers une approche plus différenciée et plus nuancée en termes d'implantations commerciales et de types de commerces. Si cette matière répond à des exigences en matière d'organisation, notamment des uns par rapport aux autres (effets « locomotives »), elle s'est enrichie d'une approche plus intégrée, au point de vue de la taille, du dimensionnement et de la perméabilité du complexe, afin que celui-ci s'intègre davantage dans le tissu urbain, en particulier à travers ses articulations visuelles et fonctionnelles.

La qualité de l'espace public joue un rôle essentiel dans l'animation et l'attrait des lieux. A cet égard, Pierre Francis a insisté sur sa capacité à recevoir et à accueillir des fonctions toutes simples : bavarder, boire un verre, dans des espaces aménagés à peu de frais mais invitant à la convivialité, sans s'imposer par une géométrie rigide, froide et contraignante. Il a évoqué l'exemple de communautés locales qui, dans certaines régions, se réapproprient les lieux.

Enfin, la mixité logement-commerce en centre-ville n'est pas si simple. En plus de la difficulté d'accès aux étages, l'état, les qualités spatiales et la fonctionnalité des plateaux de ces bâtiments pour du logement rendent la tâche complexe et coûteuse. A cette difficulté il faut ajouter une ambiance urbaine qui n'est pas nécessairement attractive. Le défi, auquel s'attaquent quelques opérations pilotes, est de taille !



Source : ICEDD.



Politique d'aménagement du territoire pour le vingt-et-unième siècle. Lignes de force

Le ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, Philippe Henry, a présenté les grandes lignes de son référentiel qui doit guider l'implantation de nouveaux projets en Région wallonne et vise à rendre opérationnelles les options d'aménagement du territoire contenues dans la Déclaration de politique régionale (DPR). S'appuyant sur le constat de la prochaine rareté du pétrole et de la nécessité de freiner l'étalement urbain, il prône une urbanisation raisonnée avec une densification de l'habitat dans les centres (urbains et ruraux) où se combinent transports en commun et activités.

Ainsi, il propose le concept de « territoire à haut potentiel de développement », c'est-à-dire d'exploiter au mieux les zones où il est possible d'habiter sans nécessairement être obligé de se déplacer en voiture. Il y définit des seuils de densité. Ce concept et ces seuils n'ont pas un caractère péremptoire ou définitif, mais constituent une référence.

Un schéma directeur régional du commerce est en cours d'élaboration. Mais il était encore trop tôt pour en révéler les lignes directrices.

Promotion de 59 nouveaux CeM

La matinée s'est terminée par la remise des certificats aux 59 nouveaux Conseillers en mobilité par le Ministre et par Yvon Loyaerts, directeur général de la Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques, portant ainsi à 750 le nombre de CeM actifs sur le terrain en Wallonie.

Le réseau des CeM leur souhaite également la bienvenue !



> Personnes à mobilité réduite

Un guidage sonore pour les malvoyants à la gare de Namur

La gare de Namur comporte, depuis quelques années déjà, différents équipements permettant l'accès de ses infrastructures aux personnes à mobilité réduite (escalators et ascenseurs) et aux malvoyants (dalles tactiles au sol). Cependant, ces derniers ne disposaient pas de moyens leur permettant de s'orienter aux entrées de la gare, d'être guidés vers les accès des quais et les différents services aux voyageurs : guichets, horaires ... Elles ne pouvaient donc se déplacer seules, sans l'aide de la SNCB qui devait être sollicitée 24 heures à l'avance afin de pouvoir assurer ce service.

De nouveaux dispositifs viennent d'être inaugurés. Désormais, la gare dispose de quinze balises sonores. Ces sortes de petits hauts-parleurs sont situés à des endroits stratégiques : aux entrées et sorties des quais, aux deux entrées de la gare ainsi qu'à proximité des guichets et du centre des voyageurs. Les balises sont activées par la personne malvoyante grâce à une télécommande ou à un GSM. Deux types de messages lui parviennent alors. Le premier, audible par tout le monde, donne une information très courte, par exemple le numéro du quai où il se trouve. Le deuxième est diffusé directement sur la télécommande et donne des informations plus précises comme par exemple les heures d'ouverture du centre des voyageurs. Un autre dispositif est également mis en place dans le cadre de cette expérience pilote : il s'agit d'un plan multisensoriel, en relief et en braille, installé dans la gare. Et pour compléter l'ensemble, une lecture vocale du tableau d'affichage de la gare sera bientôt possible.

Le système est testé par douze personnes malvoyantes. L'évaluation est attendue cet été. Si l'expérience s'avère concluante, elle pourrait être généralisée à d'autres grandes gares belges.

Ce projet pilote, une première en Belgique, est mené par la spin-off Accetics, du département de psychologie des Facultés universitaires Notre-Dame de la Paix de Namur. Il est soutenu par la SNCB-Holding (10 %) et la Région wallonne (90 %), pour un coût de matériel installé de 30 000 euros.

De son côté, la Ville de Namur mène actuellement une étude, toujours en collaboration avec le département de psychologie des FUNDP, pour équiper divers lieux clés de la ville (maison de la culture, rues commerçantes, bibliothèque) de balises sonores similaires.

Contact : info@accetics.be
www.accetics.be



> Intermodalité

Blue-bike : un nouveau service dans les gares

Blue-bike est le nouveau vélo partagé proposé par la SNCB, aujourd'hui présent dans les points vélo de 35 gares belges. Ce projet s'inscrit directement dans la perspective de développer l'intermodalité.

Louer ce type de vélo nécessite d'abord de s'abonner via le site Internet, afin de recevoir une carte de membre. Cette carte permet par ailleurs de louer deux vélos à la fois. Au point vélo de la gare, la carte et le vélo sont scannés. Le vélo doit être ramené à la gare où il a été loué. Il est alors réenregistré. A priori, la période de location doit s'inscrire dans les heures d'ouverture du point vélo soit, presque partout, en semaine de 7h à 19 h. Mais dans certains points vélos, il peut être rapporté à n'importe quel moment.

Il s'agit d'un vélo de ville classique équipé avec un panier à l'arrière, trois vitesses dans le moyeu arrière et une serrure antivol.

Le paiement se fait à la fin de chaque mois et la facture peut être consultée sur le site Internet. Une location Blue-bike équivaut à une utilisation d'un jour et coûte 3,50 euros pour un maximum de 18 heures, ou 25 euros par an. Comme abonné SNCB Mobility, l'abonnement Blue-bike annuel coûte 19,50 euros.

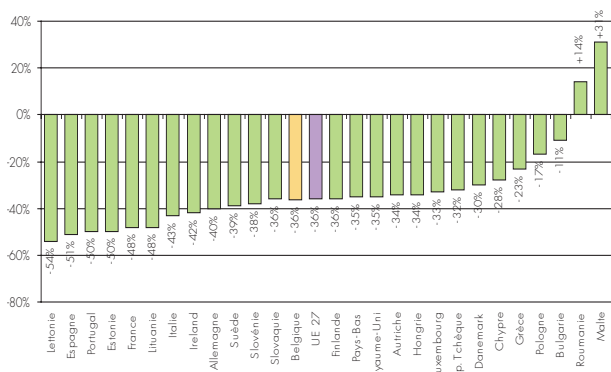
Ce sont donc les points vélos des gares de Liège, Namur et Ottignies qui, les premiers, accueillent ces blue-bike en Wallonie.

Pour en savoir plus : www.go-mobile.be/fr/sites/blue-bike.

> Sécurité routière

Des chiffres et de nouveaux objectifs

La sécurité routière est une préoccupation majeure pour les Gouvernements et autres organisations et institutions internationales. Ainsi, les Nations unies ont lancé officiellement la « Décennie d'action pour la sécurité



Diminution du nombre de décédés 30 jours entre 2001 et 2009 dans l'Union européenne
Source : Commission Européenne DG Mobilité et Transport/Infographie : IBSR.

routière 2010-2020 », et la Commission européenne a proposé de maintenir l'objectif de réduire de 50 % le nombre de tués sur les routes de l'UE à l'horizon 2020.

En 2002, la Belgique avait fixé ses propres objectifs : réduire de 50 % le nombre de ses tués sur les routes à l'horizon 2010, c'est-à-dire passer de 1500 à un maximum de 750. Selon les estimations de l'IBSR (chiffres à valider encore), il ne sera pas atteint car il s'élèverait encore à 840, soit une réduction de 44 %. Un nouvel objectif vient d'être fixé avec une réduction de ces macabres statistiques à 420 à l'horizon 2020, en visant un maximum de 630 décès en 2015.

Du pain sur la planche donc ! La Commission fédérale pour la sécurité routière (CFSR) a rédigé vingt recommandations prioritaires, articulées autour de trois axes de travail : l'éducation/sensibilisation, les infrastructures et les technologies, et la politique criminelle.

En matière d'éducation/sensibilisation, elle recommande d'améliorer la formation à la conduite avec une acquisition progressive, par étapes, de l'expérience au volant. En ce qui concerne les infrastructures, il est notamment demandé de soutenir les régimes de vitesse imposés par des aménagements les rendant crédibles, d'améliorer l'équipement de sécurité des camionnettes et des camions et de concentrer le trafic lourd sur les grands axes. Il est aussi question de permis à points et d'augmenter les contrôles thématiques ... A suivre !

Pour en savoir plus : www.cfsr.be

> Mobilité douce

Du neuf en matière de protection des sentiers

Rétracte. La loi de 1841 sur les chemins et sentiers vicinaux a imposé la création d'un atlas dans chaque commune, établissant sur ces chemins un droit de passage pour le public ainsi que, pour nombre de cas, un droit de propriété sur leur assiette au profit des communes. Ils sont imprescriptibles aussi longtemps

qu'ils servent à l'usage public. Toutefois, ils pouvaient être fermés et définitivement acquis par un propriétaire pour autant que celui-ci ait pu prouver qu'ils n'étaient plus utilisés depuis ... trente ans.

La prescription trentenaire n'est plus ! En effet, le Parlement a adopté le 3 juin dernier un décret¹ visant à supprimer la prescription trentenaire sur les chemins et sentiers². Cette réforme législative répond à une revendication portée de longue date par les défenseurs des petites voies vicinales. Elle a été relayée par des parlementaires représentant les quatre grands partis politiques wallons.

La proposition de décret prévoit en outre l'actualisation de l'atlas des chemins et sentiers, prenant en compte « la confirmation, la suppression, le déplacement ou la création de sentiers ou de chemins vicinaux en fonction des situations de fait et de la nécessité de renforcer le maillage des chemins et sentiers pour rencontrer les besoins de mobilité douce actuels et futurs³ » .

Le Gouvernement wallon devra définir la méthodologie, les modalités d'application et le calendrier ainsi que les ressources à mettre à la disposition des acteurs locaux afin de les aider à réaliser ce travail de cadastre et d'actualisation. Les procédures et le rôle de tutelle de la Région et des Provinces sur les décisions communales seront également précisés.

Le décret entrera en application au plus tard le 1er septembre 2012.

Rendez-vous sur les sentiers : c'est pour les 22 et 23 octobre

En Wallonie, plus de septante groupes : communes ou groupes de citoyens, se mobilisent cette année et proposent des activités pour petits et grands : défrichage d'un sentier suivi d'un verre de l'amitié, balade contée avec elfes et monstres, aménagement d'un pont ou d'une passerelle pour traverser des zones humides, etc.

Pourquoi soutenir de telles initiatives ? La végétation envahit bien souvent les chemins et sentiers et certains d'entre eux ont besoin d'être réhabilités. C'est aussi l'occasion de souligner l'importance de ces petites voies publiques pour la nature, la mobilité douce, le tourisme durable ou encore les activités sportives en plein air.

Participez à une petite coupe d'automne des ronces et autres aubépines tout en prenant un bol d'air en compagnie de promeneurs, de voisins et parfois d'élus communaux. Chaussez vos bottines, enfiler votre veste, emportez vos gants et sécateurs, et rejoignez un groupe de votre coin ou d'un endroit que vous avez envie de découvrir.

Pour en savoir plus : www.sentiers.be.

¹Décret du 3 juin 2011 - Décret visant à modifier la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux (Moniteur belge du 14 juin 2011).

²Article 1er. A l'article 12 de la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux, supprimer les mots aussi longtemps qu'ils servent à l'usage public .

³Article 2.



> Conseils de lecture

Les accidents de la circulation au cours des trajets domicile - travail : état des connaissances pour les deux-roues motorisés, le vélo et le covoiturage, Lyon : Certu, 2009.

Ce rapport traite de l'exposition au risque des deux roues motorisés, du vélo et du covoiturage dans le cadre des trajets domicile-travail. Pour atteindre cet objectif, sont confrontées simultanément des données relatives aux déplacements, accidentologiques et/ou médicales. La difficulté de ce travail repose sur la concordance des statistiques et informations et sur leur représentativité parfois sujette à caution. Un travail logique complémentaire, basé sur le profil des usagers, permet cependant, à partir des données accidentologiques, de préciser et de cerner la réalité de cette exposition au risque pour chaque mode examiné. Il ressort de l'analyse que les conducteurs de deux roues motorisés apparaissent très « exposés », au risque d'être victimes d'un accident ou de décéder de ses suites dans le cadre de leurs trajets domicile-travail. A l'opposé, le vélo, comme le covoiturage, semblent bien plus sûrs.

Réaliser un Plan de déplacements d'établissement scolaire : guide à destination des chefs de projet, Paris : ADEME, 2009.

Cet ouvrage décrit la méthodologie de mise en place d'un Plan de déplacements des établissements scolaires. Il accompagne le chef de projet tout au long de sa mise en oeuvre, depuis sa conception jusqu'à l'évaluation des différentes actions conduites. Son objectif est d'encourager la pratique de la marche et du vélo (« carapattes » et « caracycles ») pour les déplacements domicile/école des élèves, de manière à réduire le recours systématique à la voiture individuelle (des parents bien sûr). Riche en exemples et en retours d'expériences, il est basé sur une étude de toutes les démarches d'écomobilité scolaire existantes en France en 2008.

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>

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
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>

> Agenda

Du réseau

- Les 5 et 6 octobre 2011. Formation continue des CeM : « **Collaborations TEC-communes – Partie 2** », de 9h00 à 13h00

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

- Les 16 et 17 septembre 2011 : action « **Park(ing) Day** »
Infos : www.parkingday.be
- Le 22 septembre 2011, quatrième colloque Mobility Day : « **Mobilité à la carte** », de 13h00 à 18h00, au Dexia Congress Center, Passage 44 à Bruxelles
Infos : info@corporatemobilitymanagement.be
www.corporatemobilitymanagement.be
- Le 30 septembre 2011, colloque mobilité de l'UWE, « **Les technologies : réponses aux enjeux de la mobilité domicile-travail** », à l'aula Magna, à Louvain-la-Neuve
Infos : mobilite@uwe.be
- Les 22 et 23 octobre 2011, action : « **Rendez-vous sur les sentiers** »
Infos : www.sentiers.be

> Humour



Photo de couverture. Verviers - Place Verte - Source : 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)

