

# le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

- > La parole à ... Isabelle Steenbeek
- > Mobilité en zone rurale. Des pistes pour soutenir et développer des alternatives
- > Véhicules. Pour en savoir plus sur la voiture électrique
- > Une circulaire wallonne pour les zones résidentielle et de rencontre
- > Tourne à droite pour les cyclistes : bientôt en Belgique
- > Code de la route. Nouvelles dispositions visant les quads et les motocyclistes
- > Eco-bonus. La Région wallonne revoit ses critères
- > Sensibilisation. « Ville 30 » : espace à vivre !

> sommaire



## > La parole à ...

### Isabelle Steenbeek, conseillère en prévention à l'hôpital de Jolimont

Situé à Haine-Saint-Paul (commune de La Louvière), l'hôpital de Jolimont dispose d'une capacité de 572 lits et emploie 1893 personnes. Les problèmes liés aux déplacements de celles-ci sont importants. Ils ont des impacts aux abords du site (entrées et sorties du personnel), des répercussions sur la circulation et les carrefours proches, mais aussi et surtout sur les places de parking disponibles, tant sur notre site privé qu'aux abords de celui-ci. La cohabitation avec les riverains n'est pas toujours paisible, surtout depuis la mise en route de zones riverains et de zones bleues.

C'est pourquoi, en novembre 2009, la Direction générale de l'hôpital a décidé de me nommer responsable mobilité. Tout un programme ! Me voilà lancée dans l'aventure. Et quelle aventure ... J'ai donc tout naturellement voulu me former et suivre la formation Conseiller en mobilité à Namur.

Parallèlement, et avec l'aide d'Erich Suplis du Service public de Wallonie et le soutien de son directeur Dominique van Duyse, j'ai lancé une enquête mobilité au sein de l'institution en octobre 2010. La participation du personnel a été très importante, avec 835 réponses, soit près de 45 %. Les résultats obtenus sont donc représentatifs.

Ainsi, en septembre dernier, le personnel a été invité à participer à des séances d'information, afin de prendre connaissance des résultats de l'enquête menée et des amorces de solutions qui seront proposées à la fin de cette année pour approbation à la Direction générale de l'hôpital.

Et dans le cadre de la semaine de la mobilité, nous avons organisé sur le parking réservé aux visiteurs de l'institution une animation, avec la participation de Pro-Vélo et du TEC, destinée au personnel avec une initiation de déplacements à vélo encadrée, pour la circulation en ville et aux abords des ronds points.

Parallèlement, nous allons travailler avec la commune de La Louvière et un bureau d'études dans le cadre de

la révision du Plan communal de mobilité. Un hôpital très proche du nôtre, et qui emploie également un très grand nombre de travailleurs, va être associé à la réflexion afin de bien prendre en compte les flux générés par ces deux grandes institutions et leur impact sur différents axes et carrefours. Des propositions concrètes seront ensuite soumises aux deux institutions ainsi qu'à la commune dans le but d'améliorer la circulation aux abords des deux sites tout en intégrant cette problématique dans l'étude globale du PCM, avec une perspective de 10 ans.

Je ne peux détailler davantage les mesures concrètes qui seront prises au sein de l'institution mais je vous promets de vous en faire part dans un article ultérieurement.

Avoir suivi ma formation de Conseiller en mobilité à Namur fut une expérience enrichissante intellectuellement et humainement et déjà très fructueuse !

**Contact :** Isabelle STEENBEEK  
Tél. : 064 23 38 63, [isabelle.steenbeek@entitejolimontoise.be](mailto:isabelle.steenbeek@entitejolimontoise.be)

## > Mobilité en zone rurale

### Des pistes pour soutenir et développer des alternatives

La mobilité en zone rurale est un enjeu important en Région wallonne et mérite toute l'attention des gestionnaires de la mobilité, des associations et des entreprises. D'abord parce qu'elle concerne une majorité de citoyens et parce qu'elle implique tous les aspects de la vie en société : emploi, accès à la culture et aux loisirs, scolarité, etc. Il est pourtant de plus en plus difficile de se déplacer sans voiture dans certaines régions de Wallonie. De nombreuses initiatives proposent des services « alternatifs » ou complémentaires aux lignes de bus et de train existantes. Mais elles manquent encore de visibilité et de soutien pour développer leur offre.

C'est pour répondre à cette problématique que SAW-B (Solidarité des Alternatives wallonnes et bruxelloises) a décidé, début 2011, de rassembler l'ensemble des « initiatives de mobilité rurale alternative » (IMRA) au cours de trois tables-rondes. Ce projet, qui a reçu le soutien du Ministre wallon de la Mobilité, Philippe Henry, visait à inventorier et à évaluer l'offre existante en matière de mobilité rurale alternative et à émettre des propositions en vue de développer et de soutenir cette offre.

Près de cent personnes, représentantes de ces initiatives, ont participé à ces trois moments d'échange et de débat. Leur nombre et leur diversité (taxis sociaux, co-voiturage, location de vélos et de mobylettes, formations au permis de conduire, etc.) ont permis d'apporter une richesse importante tant dans l'inventaire que dans les discussions et les propositions qui ont été présentées le 21 juin 2011.

Cinq thématiques ont été travaillées par les acteurs : la mise en réseau (coordination, synergie), la communication et la sensibilisation, l'intermodalité, la mobilité et l'emploi et, enfin, la formation.

De manière transversale, les participants ont souhaité rappeler que la mobilité ne peut être confinée à un seul secteur ou à un seul public. La développer passe donc par des concertations ministérielles qui prennent en compte cet aspect. Ils pointent également la nécessité d'un soutien structurel aux initiatives existantes, cela pour développer des services de qualité offerts par un personnel formé et des conditions de travail correctes (contrat à durée indéterminée, etc.). Les participants ont, par ailleurs, insisté sur la nécessité de prendre en compte les publics plus fragilisés (personnes à mobilité réduite, personnes sans emploi, etc.) et à développer, pour tous, une mobilité respectueuse de l'environnement.

Des revendications plus précises ont ensuite été formulées. Celle de la mise en réseau a été particulièrement pointée. Les acteurs proposent de mettre en place une coordination régionale et des coordinations locales. Ces dernières auraient notamment pour rôle d'être un relais d'information vers les usagers (site Internet reprenant l'offre existante, call center, etc.) et vers les IMRA.

En termes de communication, les participants ont insisté, outre la création de cet outil d'information, sur la nécessité de développer une sensibilisation et une éducation à la mobilité citoyenne dès le plus jeune âge (dans le cursus scolaire).

L'intermodalité a également été pointée comme un problème majeur. Des pistes pour améliorer le co-voiturage (création de parkings relais, etc.) ou l'usage de la marche et du vélo ont été proposées. Le rôle des entreprises a également été mis en évidence.

La formation des travailleurs et des formateurs des IMRA a été largement développée. La création d'un référentiel commun pour tous les travailleurs des IMRA, la mise en œuvre et la diffusion d'outils de formation à destination des publics en insertion ou encore la structuration d'une formation commune à toutes les IMRA qui



travaillent avec des bénévoles et ou des personnes sous contrat d'insertion font partie des pistes suggérées.

Enfin, des propositions très concrètes ont été formulées pour améliorer les offres de service en termes de mobilité pour les demandeurs d'emplois : location de vélos et de scooters, soutien et développement des formations de base à la mobilité, travail avec les entreprises, etc.

L'ensemble des résultats produits au cours de ces trois tables rondes a fait l'objet d'un rapport qui est disponible sur le site de SAW-B ([www.saw-b.be](http://www.saw-b.be)). Il est évidemment destiné au Gouvernement wallon mais pas uniquement. C'est un outil de travail pour toute personne impliquée dans la construction et le développement d'initiatives de mobilité rurale alternative. Utilisez le, diffusez le, c'est sa vocation !

**Contact :** Marie-Caroline COLLARD  
Tél. : 071 53 28 38, [mc.collard@saw-b.be](mailto:mc.collard@saw-b.be)



Centrale de réservation. Source : Wikimedia.



Taxi social. Source : Commune d'Aywaille.



## > Véhicules

### Pour en savoir un peu plus sur la voiture électrique

On en parle, on en parle ... Les problèmes de mobilité vont-ils trouver une solution à travers le développement des véhicules électriques ? Peut-être : pour une petite part et en complément à d'autres alternatives de déplacement. Déception ? Il en sera de la mobilité comme de nombreuses autres problématiques qui nous préoccupent aujourd'hui : il n'y aura probablement pas une seule réponse, mais un ensemble de solutions qui, additionnées devraient nous permettre de continuer à nous déplacer et à vivre ... en société.

Il n'y a donc pas lieu de faire des plans sur la comète, mais de dresser un état de la situation, aujourd'hui, quant à l'évolution des véhicules électriques, de faire état de leurs forces et de leurs faiblesses connues, et de dégager, si possible, le vrai et le faux des informations qui circulent à leur sujet.

Rappelons en préalable que, par définition, un véhicule électrique est un véhicule dont la propulsion est assurée par un moteur qui fonctionne exclusivement avec de l'énergie électrique. Qui dit véhicule électrique se déplaçant sur la route, embrasse une grande variété d'engins de déplacement : vélo, mobylette (scooter), voiture, camionnette, voire minibus et bus électrique.

Cet article se limitera à présenter la voiture électrique fonctionnant avec une batterie. Nous reviendrons sur les autres types de véhicules prochainement. Nous n'aborderons pas le mode de propulsion à partir de la pile à combustible, dont les développements à une large échelle ne semblent pas encore proches.

#### Petit coup d'œil derrière nous

La première voiture électrique à batterie rechargeable est apparue en 1881, soit quelques années avant la première voiture à moteur thermique. La « Jamais contente », construite en Belgique, a franchi en 1899 le seuil des 100 km/h ! Elle avait la forme d'une torpille.

La voiture électrique connut ses heures de gloire vers 1910, elle représentait alors un tiers des véhicules en circulation. Elle fut rapidement oubliée au profit des avantages incontestables de sa concurrente : moins chère et plus pratique. En 1930, elle avait disparu.

#### Quel problème pose la voiture à moteur thermique ?

La pollution de l'air (dont les redoutables particules fines qui échappent encore aux meilleurs filtres) et sonore, ainsi que les émissions de gaz à effet de serre constituent une préoccupation majeure aujourd'hui.

Par ailleurs, la voiture à moteur thermique dépend de sources d'énergie non renouvelables et en voie d'épuisement, telles que le pétrole. Le développement des biocarburants, que l'on avait cru très prometteurs au début, a montré que ceux-ci ne permettront de satisfaire qu'une toute petite part des besoins et posent bien d'autres questions, notamment quant à l'utilisation des ressources du sol.

#### La voiture électrique : quels avantages, quels inconvénients ?

Son grand avantage concerne le fait qu'elle est silencieuse et ne pollue pas localement. Toutefois, la source d'énergie utilisée avant sa transformation en électricité, en centrale, est susceptible d'avoir un impact non négligeable sur l'environnement. Est-ce du charbon ? Du gaz ? De l'uranium ? Ou bien une source d'énergie



La « Jamais contente ».



Station Autolib' Boulevard Diderot, Paris.

renouvelable ? La voiture électrique est assez souple à cet égard.

Par ailleurs, le rendement du moteur électrique est excellent et sa durée de vie également. Il est supérieur à 80 %, alors qu'on estime que celui d'un moteur à essence est de l'ordre de 17 %, au diesel de 23 %. En terme de coût de consommation, aujourd'hui, lorsqu'un véhicule consomme 4 litres de diesel pour 100 kilomètres, le conducteur déboursa plus de 5 euros, un véhicule électrique à peu près équivalent consommera environ 17 kWh, ce qui lui coûtera ... 1,2 euros.

Ses inconvénients concernent sa batterie, dont l'autonomie reste limitée. Elle permet de parcourir en moyenne 150 kilomètres, ce qui est compatible avec des déplacements quotidiens classiques. En effet, le nombre moyen de kilomètres parcourus par an en Belgique s'établit autour de 15 000 km, soit environ 300 kilomètres par semaine, ce qui nécessite deux recharges. C'est toutefois incompatible à ce jour avec de longs trajets pour partir en vacances par exemple.

Le temps nécessaire au rechargement de la batterie est estimé à 8 heures. Il peut être réduit, mais alors la consommation électrique augmente fortement, la batterie chauffe et s'use prématurément.

Le coût de la batterie représente une part non négligeable du coût du véhicule. Certaines sociétés la proposent en location, ce qui permet plus aisément de la recycler en fin de vie.

La construction de batteries nécessite du plomb ou du lithium. La disponibilité de ce dernier, limitée à quelques pays du globe et liée à un besoin d'exploitation à grande échelle, constitue un élément délicat à apprécier. L'absence de recul ne permet pas de mesurer toutes les conséquences à terme.

À l'heure actuelle, l'absence de bornes de rechargement et bien entendu le coût du véhicule et de sa batterie ne le rend pas encore concurrentiel avec notre voiture à moteur à explosion.

Cependant, la voiture électrique arrive et n'en restera probablement pas là. Des recherches en cours laissent

entrevoir une évolution à l'horizon 2050 vers des véhicules intelligents, interagissant avec des sources d'énergie renouvelable.

### La solution ?

Le pouvoir politique croit dans l'avenir des voitures électriques et d'importants programmes sont mis en œuvre pour encourager son développement.

Des incitants financiers sont mis en place en Belgique, avec une réduction d'impôt équivalant à 30 % (plafonnée à 9 000 euros) pour l'achat du véhicule et de 40 % pour l'installation d'une borne de rechargement extérieure à son domicile (plafonnée à 250 euros). En outre depuis le 1er juillet dernier, les primes de la Région wallonne visent essentiellement les véhicules électriques.

Une petite partie de la solution ... En effet, aucune voiture ne permettra de résoudre tous les problèmes, car à ce qui vient d'être évoqué précédemment, il importe d'ajouter les coûts externes générés par sa construction et son usage, de prendre en compte le cycle de vie du véhicule, l'insécurité routière et les accidents de la route qui, même s'ils sont en diminution constante restent trop nombreux, les encombrements, le stress et la perte de temps qu'ils causent, l'imperméabilisation des sols et l'usage de l'espace public nécessités par son usage.

Il faut continuer de s'interroger sur les spécificités de la voiture et donc sur son utilisation la plus pertinente. Quand ? Pourquoi ? Rappelons à cet égard le rôle que sont appelées à jouer les voitures partagées, parmi lesquelles les voitures électriques ont tout leur sens. Celles-ci sont également présentes dans les flottes de véhicules du type petit utilitaire, citons La Poste en France. Elles sont utiles pour des dessertes urbaines et sont susceptibles de rencontrer les besoins des communes, de sociétés de taxis ...

Posons-nous les bonnes questions afin de bien cadrer cette nouvelle technologie et ses développements pour en éviter, ou en tout cas en limiter, les effets pervers.



e-mobility Berlin - Source : <http://green.autoblog.com>



Astrolab : quadricycle électrosolaire - Source Venturi.





Source : ICEDD.

## > Réglementation

### Une circulaire wallonne pour les zones résidentielle et de rencontre

La circulaire relative à la zone résidentielle, datant de 1978, était obsolète et par ailleurs difficilement applicable à la zone de rencontre, créée récemment. Il fallait donc sortir de cette situation peu claire. C'est l'objectif d'une nouvelle circulaire wallonne<sup>1</sup>, adoptée le 23 mai et publiée le 2 août dernier.

Épinglons-en les éléments principaux. Dorénavant, la circulation des transports en commun est autorisée à l'intérieur de ces zones. Seule une faible fréquence de passage est acceptée dans la zone résidentielle, et ce, uniquement pour desservir celle-ci. Dans la zone de rencontre, le passage des services réguliers de transport en commun est autorisé.

En ce qui concerne leur aménagement, les exigences sont identiques quel que soit le type de zone. Celles-ci visent principalement le traitement des entrées-sorties, l'organisation de l'espace public (qui ne doit pas être divisé en chaussée et trottoir mais des quais d'attente des bus peuvent toutefois être placés), la mise en place d'éléments de repère pour les personnes malvoyantes et les règles de création d'emplacements de stationnement.

## > Vélo

### Tourne-à-droite pour les cyclistes : bientôt en Belgique

Encore au stade de la proposition de loi, adoptée jusqu'à présent par la Commission Infrastructures de la Chambre, le tourne-à-droite pour les vélos a toutes les chances de voir le jour prochainement en Belgique.

Concrètement, franchir un feu rouge pour tourner à droite sera alors possible, non pas automatiquement pour tous les carrefours mais bien là où le gestionnaire de voirie l'aura décidé. Une signalisation adéquate sera alors placée : un triangle bordé de rouge comportant un vélo stylisé ainsi qu'une flèche. Les cyclistes qui effectueront cette manœuvre devront laisser la priorité aux piétons qui traversent sur le passage protégé ainsi qu'aux véhicules venant de gauche.

Cette mesure est déjà appliquée dans les pays voisins : en Allemagne, aux Pays-Bas, en France, parfois à titre expérimental. Aux communes ou municipalités de décider là où elles estiment que la mesure peut être mise en place en toute sécurité. Testée à Bordeaux et à Nantes pendant un an, elle n'a généré aucun accident.

## > Code de la route

### Nouvelles dispositions visant les quads et les motocyclistes



Le Code de la route ne prévoyait aucun signal routier interdisant les quads, ce qui impliquait, le cas échéant, de prendre des mesures ayant également des conséquences sur la circulation des autres usagers (circulation limitée à la desserte locale, par exemple) ou de poster un agent qualifié à chaque coin de rue !

Suite à la publication de l'arrêté royal du 11 juin 2011<sup>2</sup>, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre dernier, un nouveau panneau C6 est introduit dans le Code de la route. Il vise spécifiquement les quads et signifie : « accès interdit aux conducteurs de véhicules à moteur à quatre roues, construits pour terrain non praticable, avec une carrosserie ouverte, un guidon comme sur une motocyclette et une selle ». A l'instar des zones de stationnement, des interdictions à validité zonale pourront être mises en place, pour autant que les panneaux ad hoc soient placés à chaque entrée et sortie de zone.

D'autres modifications du Code de la route, visant les motocyclistes, sont également d'application depuis le 1<sup>er</sup> septembre. Voici celles qui intéressent directement le gestionnaire de voirie.

« Les motocyclettes peuvent être rangées sur les trottoirs et, en agglomération, sur les accotements en saillie, de manière telle qu'elles ne gênent pas ou ne rendent pas dangereuse la circulation des autres usagers et à condition de laisser libre une bande praticable d'au moins 1,50 mètres de largeur. »

<sup>1</sup> Circulaire du 23 mai 2011, relative aux zones résidentielles et de rencontre (Moniteur belge du 2 août 2011).

<sup>2</sup> Arrêté royal du 11 juin 2011, visant à promouvoir la sécurité et la mobilité des motocyclistes (Moniteur belge du 20 juin 2011).

Les tricycles à moteur, sans habitacle et dont la masse à vide n'excède pas 400 kg, sont désormais autorisés à circuler sur les autoroutes et les routes pour automobiles.

Enfin, moyennant le placement de la signalisation appropriée, la circulation des motocyclettes et des cyclomoteurs est autorisée sur les bandes de circulation réservées aux bus, comme c'est déjà le cas pour les bicyclettes ou les taxis.

## > Primes

### Eco-bonus. La Région wallonne revoit ses critères

Des modifications des critères d'attribution et des montants des primes à l'achat de voitures « propres » ont été adoptées et sont d'application depuis le 1<sup>er</sup> juillet<sup>1</sup>. Dorénavant, seules les petites citadines, les véhicules hybrides et les véhicules électriques peuvent prétendre à ce coup de pouce wallon.

Concrètement, le seuil maximum d'émissions pris en compte est passé à 90 g CO<sub>2</sub>/km et va continuer à décroître. Jusqu'à fin 2011, la prime est de 500 euros pour les véhicules dont le taux d'émissions se situe entre 81 et 90 g CO<sub>2</sub>/km. Ces seuils sont légèrement augmentés en fonction de la composition familiale et du fait que le véhicule fonctionne ou non au LPG. La prime disparaît pour ces véhicules à partir de 2012, hormis pour les familles nombreuses, et ne concernera plus que les véhicules sous le seuil de 80 g, c'est-à-dire les voitures électriques.

Celles-ci deviennent ainsi la cible principale de la prime wallonne, qui s'élève à 4 500 euros pour une émission égale à zéro, avec un surcoût du véhicule toutefois estimé à environ 10 000 euros. A ce jour, le nombre de voitures électriques reste très marginal et les bornes de rechargement également. L'opération « 1 000 bornes » devrait démarrer prochainement, afin d'encourager les communes wallonnes à se lancer dans ce type d'initiative, avec une subvention à hauteur de 75 %.

L'éco-malus reste quant à lui toujours d'actualité. Il concerne les véhicules qui émettent plus de 156 g CO<sub>2</sub>/km. Il est intégré à la taxe de circulation et son montant varie de 100 à 1 500 euros.

La réduction à l'achat de véhicules qui émettent moins de 114 g de CO<sub>2</sub>/km par l'Etat fédéral reste d'application ainsi qu'une réduction d'impôts pour l'achat de voitures électriques.

Signalons qu'en Région wallonne, les émissions moyennes des véhicules neufs mis en circulation sont passées de 143 g de CO<sub>2</sub>/km en 2007 à 124 en 2010.



## > Sensibilisation

### « Ville 30 » : espace à vivre !

Améliorer la sécurité dans nos villes et nos villages, favoriser la convivialité et le développement de commerces de proximité tout en réduisant le bruit et la pollution, tel est l'objectif défendu par diverses associations favorables à la mobilité douce<sup>2</sup> avec le concept « Ville 30 ».

La réduction de la vitesse dans les agglomérations wallonnes et bruxelloises est au centre de cette campagne qui a été lancée dès le mois de septembre par la plateforme baptisée « Ville 30 », avec différentes actions et manifestations : site Internet, manifeste, dossiers et opérations de sensibilisation sur le terrain.

Leur concept est simple. Il consiste à mettre l'ensemble d'une agglomération en zone 30, à l'exception des axes routiers qui ont une fonction de transit. Le 30 km/h devient donc la norme et le 50 km/h l'exception. Généraliser le 30 km/h en agglomération est plus clair pour l'automobiliste que la multiplication de zones 30 éparses, indiquent-ils. Le concept est également moins coûteux dans sa mise en place car il nécessite moins de signalisation. La communication nécessaire à la compréhension et au respect du 30 km/h est aussi simplifiée.

En Autriche, Graz a adopté ce concept dès 1992. D'autres agglomérations en Europe lui ont emboîté le pas, parfois sous l'impulsion de mouvements citoyens comme en Suisse, en France et en Grande-Bretagne.

**Contact :** [www.ville30.be](http://www.ville30.be).

<sup>1</sup> Cfr. l'arrêté du Gouvernement wallon du 26 mai 2011 (Moniteur belge du 6 juin 2011).

<sup>2</sup> Gracq, Pro Velo, UrbAgora, Empreintes, Gamah, IEW, IEB, Parents d'Enfants victimes de la Route, trop de bruit.



## > Conseils de lecture

Pierre Courbe, **Véhicules électriques ? Changer de mobilité, pas de voiture !**, Fédération Inter-Environnement Wallonie, 2010.

La voiture électrique fait aujourd'hui l'objet d'un engouement généralisé, parce qu'elle présente indéniablement des avantages : pas d'émissions locales de polluants, moins de bruit, réduction non négligeable des émissions de gaz à effet de serre... Il faut cependant garder la tête froide. La voiture électrique reste avant tout une voiture et n'apporte aucune réponse à la plupart des incidences néfastes d'un système de mobilité centré sur la voiture. De plus, si elle apporte un élément de réponse à la raréfaction des réserves de pétrole, elle engendre une nouvelle forme de dépendance à d'autres matières premières. Approche systémique et analyse des aspects techniques sont les fils conducteurs de ce dossier.

Jeannie Creisméas, **Transports de marchandises en ville : le cas de la ville de Langres**, Certu, 2007.

La ville de Langres (10 000 habitants) mène depuis plusieurs années une politique innovante en matière de déplacements : promotion de véhicules électriques avec des bornes en libre-service, mise en place d'une navette électrique reliant le parking situé au pied des remparts au coeur de ville. C'est dans cette continuité que la ville s'est intéressée au transport des marchandises et aux livraisons des commerces. Tirant parti d'une organisation logistique déjà rationalisée par les transporteurs, la ville de Langres a mis en place depuis 2003 une réglementation réservant l'accès au centre-ville aux poids lourds électriques et gaz de 9 à 22 h. La plate-forme logistique privée située dans la commune voisine permet d'assurer la desserte avec des fourgonnettes électriques.

**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 13 et 15 décembre 2011. Formation continue des CeM : « **Un passage piéton ? Juste un peu de peinture ...** ».  
Début 2012, nouveau cycle de **formation de base de Conseiller en mobilité**.

#### 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 2 décembre 2011, Colloque de clôture. « **Plan provincial de mobilité du Brabant** », à L'Aula Magna à Louvain-la-Neuve

**Infos :** xavier@espaces-mobilites.com

## > Concours



Rappelez-vous, dans le Cemaphore 100, nous avons convié tous nos abonnés à jouer avec nous, avec, à la clé, un aller-retour vers Paris, en Thalys, pour deux personnes. Pour cela, il fallait tout simplement se replonger dans les billets d'humour de nos 99 Cemaphores. Un agréable moment, non ? « Le vélo, c'est le pied » se trouve dans le n°16 et « La voirie est, comme on le sait, un espace à partager » dans le n° 58.

Renaud Bomboir, CeM à la commune de Malmédy, est l'heureux gagnant. Le réseau des CeM lui souhaite déjà un bon voyage et espère qu'il rapportera quelques sympathiques billets d'humour dans sa valise ...

Photo de couverture. Survol du village de Neufmaison - © Guy Focant, SPW - DGO4.



**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)

