

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

- > La parole à ... **Samuël Saelens**
- > Quelle harmonisation des données entre la Région wallonne et les banques de données GPS ?
- > Le tracé du tram de Liège à l'enquête publique
- > Favoriser la combinaison : train + vélo électrique
- > Voitures de société et transport en commun : un mariage possible ?
- > Un forum mobilité à l'intention des CeM
- > Des projets de mobilité par et pour les Bruxellois
- > Livraisons de nuit : premier test à Namur
- > Focus sur les Etats généraux de la sécurité routière
- > Cambio ouvre une première station à Gembloux

> **sommaire**

SPW | Éditions

Mobilité





Source : ICEDD

> La parole à ...

Samuël Saelens, conseiller à l'Union wallonne des Entreprises

Le cloisonnement des politiques, bien que reposant sur de légitimes justifications opérationnelles, pose régulièrement des problèmes de stratégie et d'efficacité. La mobilité en est un magnifique exemple.

En effet, elle est le plus souvent abordée en tant qu'entité indépendante, tant pour les politiques touchant aux personnes qu'aux marchandises. Certains documents l'évoquent comme un défi au même titre que le climat ou la compétitivité. S'il y a pourtant bien une matière qui n'existe que par effets induits, c'est la mobilité. En effet, dans l'immense majorité des cas, personnes et marchandises ne se déplacent ou ne sont déplacés que pour répondre à un besoin. Besoin relevant d'origines multiples liées à des considérations territoriales, économiques, sociales, logistiques, personnelles ...

La mobilité est donc, par nature, la conséquence de choix liés à de nombreuses politiques. Agir sur la mobilité, et singulièrement l'optimiser, ne peut donc passer que par l'action sur ces autres politiques.

Cette interdépendance entre la mobilité et les autres politiques joue également dans l'autre sens. En effet, l'action sur les réseaux, et plus globalement sur l'offre de mobilité, ne doit s'entendre que dans un but de participation active et positive à des politiques plus larges. Illustrons le propos en évoquant les opérateurs de transport public. S'ils doivent logiquement veiller à utiliser au mieux les moyens publics qu'ils reçoivent, ils ne peuvent pour autant fonctionner pour eux-mêmes et doivent, sans cesse, viser non pas leur intérêt

mais l'intérêt collectif. Cela passe notamment par une adaptation régulière des services aux évolutions des tissus et des besoins résidentiels et économiques. En résumé, les acteurs du transport ne doivent pas mener des politiques de transport mais contribuer au mieux à des politiques d'autres natures.

Cette question de stratégie et d'efficacité se pose à tous les acteurs wallons à 10 ans d'une réduction progressive de nos transferts financiers. L'ensemble de ces acteurs doit aujourd'hui prendre pleinement conscience du rôle actif qui devra être le leur dans une Wallonie plus autonome. Les acteurs de la mobilité ne pourront se départir de cette responsabilité. Ils doivent dès lors être eux-mêmes, maintenant, les artisans de ce décloisonnement et les promoteurs d'un système de transport au service du développement régional.

Contact : Samuël SAELENS
Samuel.saelens@uwe.be

> Guidage routier

Quelle harmonisation des données entre la Région wallonne et les banques de données GPS ?

Suite à l'usage sans cesse croissant du GPS par le grand public, une étude a été entreprise à la demande du Service public de Wallonie afin d'harmoniser au mieux la circulation routière en Région wallonne, d'en faciliter la gestion et d'en améliorer la sécurité. L'objectif était de tenter de synchroniser :

- d'une part les politiques développées par le SPW et les autres acteurs publics de la mobilité en termes de

hiérarchisation de voiries, de signalisation, d'études (Plans communaux de mobilité, etc.) et de réalisations concrètes (développement de politiques incitatives, mise en œuvre des PCM, etc.) ;

• avec d'autre part les principales caractéristiques et usages des systèmes GPS embarqués dans les véhicules :

- calcul des itinéraires principaux et des itinéraires alternatifs ;
- les cartes source et leur mise à jour : banques de données Navstreets (Navteq) et TomTom Multinet (anciennement Télé-Atlas), les deux seules sociétés existantes aujourd'hui au niveau mondial dans le domaine.

Dans la mesure où la hiérarchisation du réseau routier est un élément déterminant dans le calcul des itinéraires, le premier volet de l'étude a consisté à mener une analyse comparative du réseau des routes rapides et de liaison défini par le SPVV avec le réseau de hiérarchie élevée des cartes source précitées. Il a permis d'établir l'excellente corrélation spatiale existant entre eux. En effet, les itinéraires proposés se basant préférentiellement sur les routes rapides et de liaison sont par conséquent globalement cohérents avec les données du SPVV, même si localement certaines divergences subsistent, pour lesquelles une modification de leur hiérarchisation serait souhaitable.

En dehors du réseau de ses routes rapides et de liaison, la Région wallonne ne dispose pas d'un modèle de hiérarchisation. Il n'est dès lors pas possible d'effectuer une analyse comparative avec les routes de hiérarchie peu élevée (liaisons intervillages et desserte locale) des cartes source. Il apparaît toutefois qu'au sein de ce type de réseau, les itinéraires proposés se basent souvent, à défaut d'autres critères, sur l'algorithme de calcul de « la route la plus courte », par ailleurs souvent choisi par l'utilisateur lui-même. Ce choix peut dès lors conduire l'utilisateur du GPS à emprunter des voiries moins adaptées et où la circulation est peu aisée. Une amélioration de cette situation ne peut être obtenue qu'en affinant la hiérarchisation de ce type de réseau sur base de nouveaux critères (route de transit, route de destination, signalisation, état de la voirie, nature du quartier ...) au dépens d'un alourdissement conséquent des banques de données routières.

Le second volet de l'étude menée concerne le transfert de l'information entre le SPVV, les communes et les sociétés gestionnaires des bases de données, en vue de leur actualisation. A cet égard, le SPVV réfléchit à mettre en place, tant au niveau de la Région que des communes, une politique de centralisation et d'harmonisation des données concernées. Ainsi, une des principales sources de données potentiellement utile concerne les Règlements complémentaires de circulation routière (RCCR) dont il s'agira d'uniformiser la rédaction en vue de leur encodage informatisé : limitation de vitesse, de tonnage, zones 30 ... Cet encodage implique le développement d'un outil informatique adapté, nécessitant entre autres de gérer l'information à l'échelle spatiale

et permettant de positionner de manière précise sur une carte les informations à apporter ou à modifier (n° de police, borne kilométrique, localisation de la signalisation ...) en regard des banques de données spatiales disponibles à la Région (Orthophotoplans, Plan Informatique de Cartographie Continue (PICC) ...)

Cette politique de communication des données devra toutefois être mise en perspective par rapport aux outils d'échange de données d'actualisation des cartes source déjà mis à disposition sur le web par les sociétés gestionnaires des banques de données routières (Mapshare de TomTom depuis 2006 et Map Reporter de Navteq depuis 2007). Ces outils opérationnels permettent à l'utilisateur du GPS de proposer des adaptations (ajouts, modifications, suppressions ...) sur le réseau routier, telles que des panneaux de signalisation, des sens uniques ou des limitations de vitesse par exemple, sur base de constatations de terrain et de les voir prises en compte après validation.

Par ailleurs - faut-il le signaler ? - l'évolution des techniques en la matière est extrêmement rapide et les firmes, qui gèrent les bases de données routières, sont actuellement en mesure d'intégrer les informations provenant directement des utilisateurs eux-mêmes ou des signaux anonymes en provenance de leur téléphone portable, et de proposer des itinéraires alternatifs qui permettront d'éviter les zones de congestion et de contourner les embouteillages (Real time traffic), éventuellement par des voiries peu adaptées.

Mais ces services ne sont actuellement pas encore accessibles à tout le monde, et si les usagers peuvent signaler des modifications, encore faut-il que celles-ci soient validées et ensuite intégrées dans les mises à jour qui seront ensuite remises à disposition de l'utilisateur final. Ce processus est encore assez lent et complexe, et les usagers n'ont pas toujours le know-how nécessaire pour récupérer les mises à jour opérées. Toutefois, les choses évoluent et de plus en plus de GPS sont équipés de cartes SIM (GSM) permettant d'envoyer directement les mises à jour au GPS sans plus passer par un support physique tel qu'un DVD ou un téléchargement en ligne. Enfin, l'usage des GPS intégrés dans les smartphones va aussi dans le sens d'une mise à jour automatique des informations.

Une adresse de rue erronée, une limitation de tonnage non répertoriée, une rue réservée à la circulation locale oubliée ... Vous pouvez transmettre toutes les informations utiles à ce sujet à :

- la société Tomtom via le lien suivant : <http://www.tomtom.com/mapshare/tools/>
- la société Navteq, via l'adresse mail suivante : infobelgium@navteq.com

Pour toute information complémentaire :
bernadette.gany@spw.wallonie.be



Le tracé du tram de Liège à l'enquête publique

Les comptages réalisés en 2007 en divers points du réseau urbain liégeois dans le cadre d'une étude de la SRWT avaient relevé aux heures de pointe, sur le tronçon le plus chargé, soit sur l'axe nord-sud de fond de vallée, plus de 3 000 voyageurs par heure et par sens. À un tel niveau de fréquentation et compte tenu de l'évolution de la demande de transport, il était indispensable de passer à un mode de plus grande capacité du type tramway.

Celui-ci permettra une gradation dans la réponse des TEC aux besoins de mobilité depuis le niveau de base (les autobus traditionnels assurant la desserte fine des quartiers) jusqu'au mode assurant un service rapide et à grande capacité (le tram - transport en site propre et à priorité très élevée) en passant par des lignes de bus prioritaires sur les axes importants où une capacité moindre que le tram est attendue. La réalisation du tram est aussi une occasion unique de rénovation qualitative très forte des espaces publics de la ville.

Le tracé complet de la ligne prévue, d'une longueur de 17 kilomètres, avec 32 stations, qui doit relier à terme Jemeppe (Seraing) à Basse-Campagne (Herstal), a été présenté à la population durant la première quinzaine de juin, lors de l'enquête publique qui marque le début de l'étude d'incidences sur l'environnement (EIE) de ce projet. Toutefois, le Gouvernement wallon a décidé de réaliser en priorité le tronçon central, soit une dizaine de kilomètres, reliant Sclessin à Coronmeuse et au dépôt de Bressoux, pour un coût estimé à 360 millions d'euros. Une fréquence de 5 minutes entre 5 heures et

minuit est prévue, qui devrait ensuite passer à 3 minutes lorsque cet axe sera réalisé dans son intégralité. Le temps de parcours de ce premier tronçon est estimé à 30 minutes. Il faudra trouver 120 millions d'euros supplémentaires pour terminer la ligne. Un deuxième axe est dans les cartons.

Outre la satisfaction aux critères techniques propres à ce type de mode de transport (emprise, rayon de courbure ...), le projet a pour ambition de créer divers pôles d'échange avec le réseau des TEC, de la SNCB et 7 parkings-relais, un maillage piétons et vélos, et de contribuer à une diminution de 20 % de la circulation automobile en centre-ville. Il redessinera le visage de celui-ci, qui sera davantage dédié au piéton, ce qui va nécessiter de prendre des mesures spécifiques pour le déchargement des livraisons, la desserte et le stationnement des riverains. Il fera l'objet d'un nouveau plan de circulation.

Pour assurer une bonne communication sur le projet, dont la mise en service est programmée en 2017, un site Internet lui est désormais dédié. En outre, la « maison du tram », située boulevard de la Sauvenière, en plein centre-ville, est ouverte en semaine et le samedi, et a pour mission d'informer le grand public et de répondre aux questions des citoyens, jusqu'à la fin du chantier.

Pour en savoir plus : www.keskistram.be.

> Intermodalité

Favoriser la combinaison train + vélo électrique

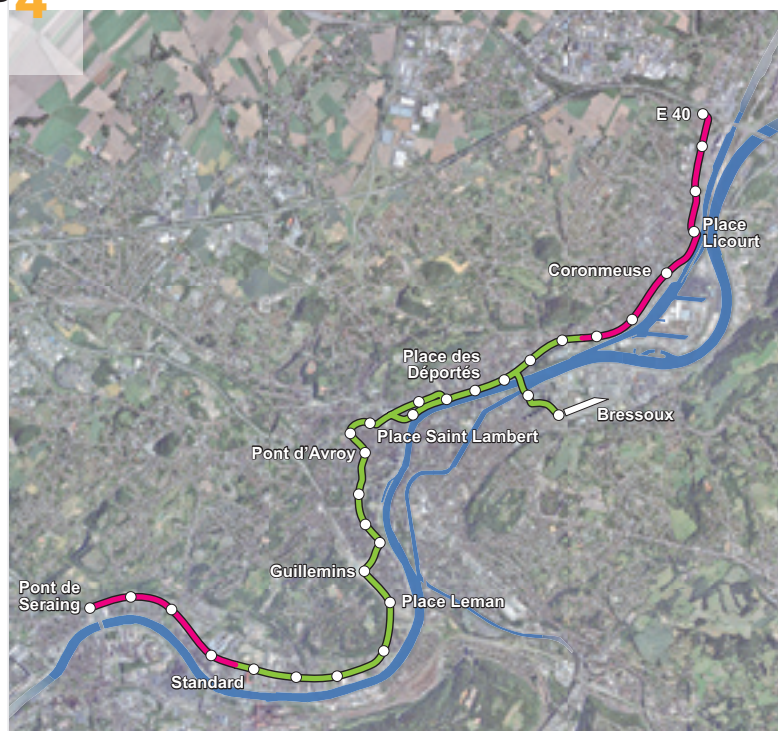
Ebike2station, est une initiative de la SNCB-Holding, d'Inter-Environnement Wallonie et de Pro Velo, lancée début mai, afin de tester une nouvelle formule.

Concrètement, seize navetteurs wallons, qui se rendent habituellement à la gare d'Ottignies ou de Liège en voiture, se sont engagés à remplacer celle-ci par un vélo électrique durant un an. Ces volontaires ont été sélectionnés sur base de divers critères : distance domicile-gare, dénivelé et ... motivation. Ils ont reçu un vélo électrique en prêt durant un an et bénéficient d'un accompagnement personnalisé pendant toute cette période. En échange, ils s'engagent à faire part de leur feedback : difficultés et avantages constatés.

L'objectif est bien sûr d'évaluer l'intérêt de promouvoir cette combinaison et, pour la SNCB, de proposer à l'avenir des vélos électriques en location. Un coût de 3 euros/jour est envisagé.

Contact :

Benoit COUMONT, IEW, b.coumont@iew.be
Julie CHARLES, Pro Velo, j.charles@provelo.org



Voitures de société et transport en commun : un mariage possible ?

Dans le Cemaphore n°86, nous vous présentions le concept « railease », développé par la SNCB à l'intention des sociétés de leasing de voitures et de leurs clients. Ce système permet de combiner voiture de société et train. Ainsi, en fonction de sa destination, l'utilisateur choisit quand il prend sa voiture ou quand il se déplace en train. Par exemple, pour un rendez-vous, une réunion, un séminaire à Bruxelles ou dans une autre ville bien desservie par le train, celui-ci peut s'avérer plus performant que la voiture, évitant entre autres les embouteillages et les problèmes de stationnement.

Au niveau des coûts, remplacer la voiture par le train engendre une diminution des frais de leasing et de carburant. On estime en effet que 60 voyages en train réduisent en moyenne le kilométrage annuel de 7 000 kilomètres. Sur le plan de l'image de l'entreprise, l'employeur n'offre plus seulement une solution « voiture », mais une solution « mobilité ». Pratiquement, la société achète des cartes d'abonnement nominatives, et des tickets de trains, non nominatifs, par multiples de 20, qui sont des livres parcours sur le réseau belge, à l'intention des employés disposant de voitures de société. En outre, le déplacement sur les réseaux TEC et De Lijn est inclus dans le livre parcours.

Railease est commercialisé depuis septembre 2008. De nombreuses entreprises ont déjà adhéré au concept, ainsi que des sociétés de leasing. Au total, on a noté 82 500 utilisations de Railease en 2011, soit dix millions de kilomètres voiture en moins. Ceux-ci sont déductibles fiscalement à 100 % par les entreprises.

De son côté, avec sa filiale de mobilité durable C-TEC, le TEC a pour ambition de promouvoir des solutions multimodales. Un nouveau système, intitulé « BUS'ness lease », propose à l'utilisateur d'ajouter à sa voiture de société une carte de voyages dans les bus wallons. Ce nouveau titre de transport se présente sous la forme d'une carte INTER, dont la durée de validité (entre 25 et 70 jours) dépend du nombre de trajets choisis (de un à cinq jours par semaine). Il est utilisable sur l'ensemble du réseau TEC. L'offre peut également inclure le vélo pliable développé par le TEC. Ainsi, l'entreprise peut compléter un leasing classique avec, soit une carte de voyages TEC, soit un vélo, soit les deux. La société de leasing Athlon, intéressée par la formule, a d'ores et déjà conclu un accord de partenariat et est entrée dans la société C-TEC à hauteur de 20 % de son capital.

La flexibilité, liée au contexte économique, social et environnemental, semble être un leitmotiv de l'évolution de l'offre au niveau des véhicules de société. On peut donc s'attendre à d'autres évolutions allant dans le même sens.

Un lieu d'échange à l'intention des CeM et de leurs communes

Un forum informatique dédié à la mobilité wallonne vient de voir le jour. Il s'agit d'un partenariat entre le Service public de Wallonie et l'Union des Villes et des Communes de Wallonie. Il est destiné et sera accessible aux CeM de toutes provenances (communes mais aussi administrations régionales, provinciales, sociétés de transport en commun ...) ainsi qu'aux personnes concernées par la mobilité dans les communes qui disposent d'un CeM.

Ce nouvel outil constitue une plate-forme d'échange qui favorisera le partage de connaissances, d'expériences et de bonnes pratiques entre acteurs. Il permet de poser des questions, de déposer des documents et de répondre bien sûr aux questions des autres membres. En outre, il propose des articles portant sur l'actualité, la réglementation ... Un espace est réservé aux communes pilotes désignées dans le cadre du projet « Wallonie cyclable », afin de leur permettre d'échanger sur les initiatives et les actions qu'elles mènent.

Pratiquement, au préalable, une inscription en ligne est requise, qui permet d'obtenir un code d'accès. Ensuite, chaque membre est averti systématiquement par mail des nouvelles interventions déposées sur le forum : questions, documents ... La modération est assurée par l'UVCW qui suit les discussions, qu'elles soient d'ordre juridique, technique voire pratique et les interventions ciblées sont prises en charge conjointement par l'UVCW et le SPW. Lorsque la réponse à une question apparaît complète au modérateur, elle est classée comme « résolue », ce qui n'empêche pas qu'elle puisse être reprise, au besoin, ultérieurement.

Contact : reseau.uvcw.be/mobilite/





> Initiatives citoyennes

Des projets de mobilité par et pour les Bruxellois

Partant du constat que l'augmentation régulière du trafic a une incidence sur la qualité de vie et la convivialité des quartiers, il était important que les Bruxellois se réapproprient l'espace public dont ils sont les usagers au quotidien. En développant un projet de mobilité, les habitants peuvent eux-mêmes influencer positivement et de manière durable l'espace public qu'ils partagent avec leurs voisins et réagir avec eux face à l'augmentation du trafic de transit.

Cette démarche s'inscrit dans la logique du Plan de mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale (Iris2) qui vise, entre autres, à rendre les rues et les quartiers de la capitale conviviaux, en réduisant le trafic de transit, en augmentant l'utilisation du vélo, en multipliant les espaces pour les piétons et en rendant le transport public le plus agréable possible. Un appel à projets a été lancé dans ce sens : « Redessinez votre quartier ! »

Pour encourager et accompagner les Bruxellois à chaque phase de l'élaboration de ce type de projet, la Région de Bruxelles-Capitale a conçu une « Toolbox Mobilité ». Accessible depuis son site Internet, cette

boîte à outils propose différents matériels d'information et de communication, pour aider à concevoir, à développer, à communiquer et à mettre en œuvre un projet de mobilité pour son quartier. Elle comporte un guide pratique, des vidéos à projeter, une galerie photo, un PowerPoint qui détaille les différentes étapes à suivre, des fiches projets qui proposent des exemples concrets de réalisations ...

Au moins cinq projets devraient être sélectionnés dans le cadre de l'appel à projets qui a eu lieu en juin. Les lauréats pourront alors bénéficier de l'accompagnement d'un « Mobility Coach ». Celui-ci aura pour mission de leur apporter une aide sur mesure. Il pourra répondre à leurs questions, portant par exemple sur l'animation des réunions, la réalisation de phases de test ou de comptages, la communication, l'obtention de données, voire appuyer des démarches auprès des autorités communales.

Pour en savoir plus : www.bruxellesmobile.irisnet.be/articles/la-mobilite-de-demain/toolbox.

> Transport de marchandises

Livraisons de nuit : premier test à Namur

Dans le Cemaphore n°105, nous vous faisons part du projet pilote en matière de livraison de nuit développé en Flandre au sein de seize supermarchés répartis dans neuf villes. L'objectif était multiple : réduction des nuisances générées par ces livraisons, de leur temps de déplacement, de la consommation et des émissions ...

Une expérience identique est en cours à Namur depuis peu et pour quatre mois. Ainsi l'approvisionnement du supermarché Delhaize de Bouge s'effectue notamment tôt le matin et en soirée. Delhaize estime que 35 % des livraisons pourraient se réaliser de cette façon. On ne pourra atteindre 100 %, notamment parce que certains magasins doivent être livrés deux fois par jour.

Divers investissements ont été consentis, en particulier pour assurer un déchargement silencieux : camion de livraison roulant au gaz, isolation phonique du volet et du revêtement de sol de la remorque, du moteur du monte-charge, du groupe frigo, du transpalette électrique et du quai de déchargement. Et les chauffeurs sont formés pour travailler en faisant le moins de bruit possible (portières, radio, manutention).

Pour mettre en œuvre ce système, les règlements communaux des communes qui interdisent les livraisons de nuit devront être adaptés, ce qui pourra être éventuellement le cas à Namur à l'issue de la période de test pour y inclure expressément les livraisons de nuit silencieuses, ainsi que les permis d'exploitation de certains magasins (celui du Delhaize de Jambes, par exemple, ne permet pas les livraisons nocturnes).

Focus sur les Etats généraux de la sécurité routière

Si le nombre de tués sur les routes wallonnes a sensiblement diminué ces dernières années, passant de 600 morts à 373 en 2010, la Région doit poursuivre ses efforts et passer sous le seuil des 250 tués en 2015 : objectif qui s'inscrit dans le cadre d'un engagement européen.

Le Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière (CSWSR), créé à la suite du décret du 22 décembre 2010, est l'organe de concertation qui veille à une approche multidisciplinaire et intégrée de cette problématique. Il a présenté ses travaux et leurs conclusions le 15 juin, lors des derniers Etats généraux de la Sécurité routière en Wallonie, qui ont lieu tous les cinq ans.

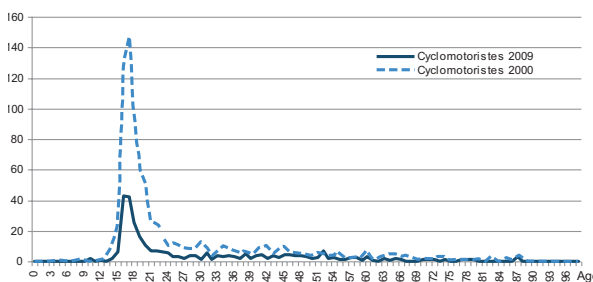
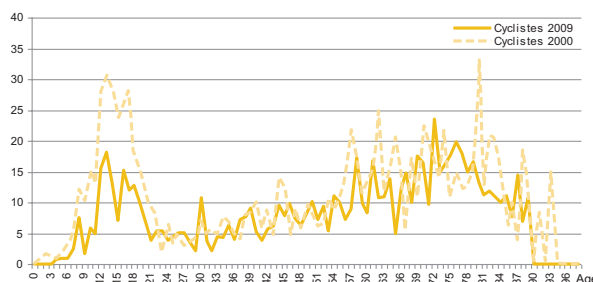
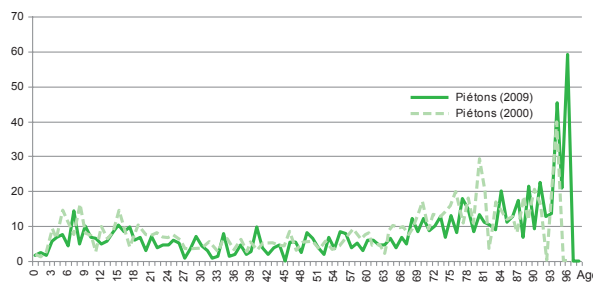
Ils s'appuient sur les résultats de sept groupes de travail qui ont planché sur les thématiques suivantes : accidents de week-end, travaux routiers et autoroutiers, sécurité routière et urbanisme, accidents de moto, peines judiciaires éducatives, éducation à la circulation et assistance aux victimes. Au total, 76 propositions ou recommandations ont été formulées, de nature à améliorer la situation.

Ainsi, le CSWSR suggère de travailler à la fois sur la formation et la prévention, d'élaborer une politique de sanction cohérente et uniforme, et d'adapter le réseau routier afin de le rendre plus sûr. Cela signifie que, s'appuyant sur le concept de « responsabilité partagée », les voiries doivent induire un comportement adéquat de la part du conducteur, tout en étant conçues de façon à éviter des blessures graves ou des décès en cas d'erreur de conduite.

A cet égard, la question de réseaux distincts : véhicules motorisés, cyclistes, piétons, est posée, ainsi que celle de leur hiérarchisation. Parmi les pistes de travail, citons les audits de sécurité routière, le traitement des obstacles latéraux, la conception et l'entretien des pistes cyclables et d'autres dispositifs d'aménagement destinés au vélo ...

Participant à ces Etats généraux, le Ministre wallon en charge de la Sécurité routière a entre autres précisé que cette compétence sera bientôt régionalisée, et qu'il convient de travailler dès à présent à la création d'un Institut wallon de la Sécurité routière qui reprendra le flambeau de l'IBSR.

Pour en savoir plus : www.cswsr.be



Nombre de tués 30 jours et de blessés graves par 100 000 habitants de la population correspondante en Belgique

Sources : SPF Economie DGSIE - Cartographie : IBSR

> Voitures partagées

Cambio ouvre une première station à Gembloux

Régulièrement nous faisons le point sur l'évolution du système de voitures partagées. Si Cambio vient de fêter ses dix années de présence en Belgique (rappelons que Namur fut la pionnière en la matière puisque c'est elle qui a accueilli la première station), son développement dans de plus petites communes reste bien à l'ordre du jour.

Ainsi, Ciney (15 000 habitants) accueille toujours une station avec un véhicule à la gare. Gembloux (24 000 habitants) vient d'inaugurer le système et propose maintenant une voiture à proximité de la gare également. Cela porte ainsi à huit, le nombre de « communes wallonnes Cambio ». Il y a actuellement 1 400 abonnés en Wallonie.

Pour en savoir plus : cambio.be

> Conseils de lecture

Quel aménagement choisir ?, Pistes cyclables marquées, Bandes cyclables suggérées

La Direction des Déplacements doux du SPW (DGO1), en collaboration avec l'IBSR, vient de publier trois guides méthodologiques reprenant des recommandations pratiques (marquages et revêtements, profils, carrefours, arrêts de bus, parkings ...) destinés principalement aux gestionnaires de voiries et aux auteurs de projets concernés par la réalisation d'aménagements cyclables en Wallonie.

Actuellement, ces brochures sont uniquement téléchargeables : http://pouvoirslocaux.wallonie.be/jahia/Jahia/site/dgpl/accueil/Travaux_subsidies/pid/1025.

Elles s'ajoutent à la publication : **Marquage et signalisation dans les contresens cyclables**, téléchargeable également : http://pouvoirslocaux.wallonie.be/jahia/webdav/site/dgpl/shared/DIRS/Marq_contresens_cyc.pdf

Deux-roues motorisés et obstacles : une démarche partenariale en milieu urbain, Certu, 2011. Les usagers des deux-roues motorisés, cyclomoteuristes et motocyclistes, sont très vulnérables face aux obstacles rencontrés en milieu urbain. En France, le nombre de conducteurs de deux-roues motorisés victimes d'accident représente plus de 23 % du total des tués et plus de 33% du total des blessés, alors même que l'on estime la part de ces véhicules dans le trafic total à 1,5%, en termes de kilométrages parcourus. Une démarche pragmatique et collaborative entre usagers des deux-roues motorisés et techniciens des collectivités locales a été menée pour améliorer leur prise en compte dans l'aménagement urbain, tout en s'assurant que cela ne dégrade pas la sécurité des autres usagers, notamment les cyclistes et les piétons. Des fiches d'exemples de cas traités illustrent la méthode et présentent des éléments qui permettront aux aménageurs de prendre des décisions plus respectueuses de la sécurité de l'ensemble des usagers.

Info : Brigitte Ernon - Gestionnaire
Centre de documentation et de diffusion en mobilité
Tél. : 081 77 31 32
centre-doc-mobilite@spw.wallonie.be

> Agenda

Du réseau

En Belgique

- Le 24 septembre 2012, **formation continue des CeM. Visite d'Ottignies-Louvain-la-Neuve**, de 9h à 17h30.
- Début 2013, démarrage d'un 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
mobilite.wallonie.be

Hors réseau

- Le 28 septembre 2012, **workshop « Mobilité, Trafic et Sécurité »**, au Centre de recherches routières, à Sterrebeek.

Infos : Leen Bosmans, l.bosmans@brrc.be
www.brrc.be

- Le 30 novembre 2012, **colloque « Réinventons la ville ! »**, au Palais des Congrès à Liège.

Infos : Association de Management de Centre-Ville (AMCV)
info@amcv.be
www.amcv.be

> Humour



Source : Noël Perin.

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
cem.mobilite.wallonie.be