

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

- > La parole à ... Pierre Chastellain
- > Une zone de rencontre au centre-ville d'Eupen
- > Visite de terrain. Les CeM à Ottignies Louvain-la-Neuve
- > IWEPS : des statistiques utiles pour les communes wallonnes
- > A Liège : Des test encourageants pour l'hybribus
- > Une crèche à la gare des Guillemins
- > Mutualisation du parking : une réalité
- > Une nouvelle loi pour confirmer le tourne-à-droite vélo
- > Un casque-vélo invisible

> sommaire

SPW | Éditions

Mobilité



Wallonie



Source : Réseau CeM.

> La parole à ...

Pierre Chastellain, chargé du cours de formation de base de CeM

Bye Bye

C'est en novembre que l'heure de la retraite a sonné pour moi. Voici donc venu le terminus d'un parcours que j'ai adoré et qui a notamment contribué à former 1 000 CeM en Wallonie et près de 300 CeM à Bruxelles.

C'est un bilan positif, mais gardons-nous d'un optimisme béat car bien des choses restent à faire ! Mieux se comprendre entre techniciens est un élément nécessaire au succès des projets entrepris, mais ce n'est pas suffisant. L'essentiel, à ce jour, est d'œuvrer au changement des mentalités qui amènera chacun à diminuer son recours à la voiture et à se tourner plus souvent vers d'autres modes de transports. Or ce changement ne peut être induit que par une politique volontariste.

« Politique », le mot est lâché ! S'il faut être critique, c'est le point faible de la démarche de sensibilisation générale menée jusqu'ici. Trop souvent encore, on entend des CeM relater que des projets pilotés dans les règles de l'art, cohérents, avec une vision d'amélioration globale de la qualité de vie, se voient soudain détricotés par un ou une responsable politique prenant peur devant quelques commerçants forcément en colère ou un riverain influent qui s'oppose au projet collectif pour des motifs individuels. Et c'est tellement dommage !

Une meilleure connaissance du domaine de la mobilité les renforcerait, leur permettant d'user d'arguments convaincants, même quand il s'agit, par des mesures contraignantes, de limiter l'usage de la voiture pour le rendre plus raisonnable. Seulement voilà, beaucoup d'entre eux, hélas, ignorent ces arguments car ils n'ont pas pris le temps de les découvrir. Et ce n'est pas faute de leur avoir proposé des formations ciblées, aussi bien à Namur qu'à Bruxelles.

Le défi le plus important est donc sans nul doute aujourd'hui d'obtenir le soutien d'une classe politique mieux formée et donc maîtrisant plus efficacement les enjeux liés au domaine complexe de la mobilité, si important pour le bien être de l'ensemble des citoyens.

Mais étant d'un naturel positif, je suis convaincu que cette tendance est maintenant amorcée, et je m'en réjouis ! Il me reste donc à remercier du fond du cœur ceux qui, dans ce sens, ont soutenu la formation des Conseillers en mobilité. Sans vous rien n'aurait été possible !

Et à tous ceux qui l'ont suivie, je dis « bon vent » et je rappelle, une dernière fois, de prendre l'hélico pour voir les choses de haut, qu'il n'y a pas de trou dans le gruyère et que ... « hisse et ho, être CeM, c'est beau » !

Cordialement!

Pierre Chastellain

> Aménagement

Une zone de rencontre au centre-ville d'Eupen

Depuis l'année 2000, le projet de « Redynamisation du centre-ville » est une priorité pour la Ville d'Eupen. L'aménagement d'une zone apaisée a directement été évoquée dans le « Concept de développement urbain 2012+ », étude menée avec la Ville et ses habitants. Le Plan communal de mobilité a confirmé cette idée en 2006, en évoquant la zone de rencontre pour la première fois : idée très répandue en Suisse sous le nom de « Flanierzone ». Un concours a été lancé¹. Un voyage officiel à Drachten en Hollande, durant lequel le regretté Hans Monderman a fait l'éloge de l'espace partagé, n'a fait que confirmer l'intention de créer au centre-ville de la Ville haute une zone de rencontre.

Mais avant de prendre les choses en main, la Ville a dû négocier une redéfinition de la hiérarchie du réseau, car elle était traversée par une route régionale (N67). Suite à un échange de voiries entre le SPW et la Ville, le projet a pu réellement débuter. Cette redéfinition de la hiérarchie du réseau s'est adaptée à un état de fait existant déjà depuis de nombreuses années.

Le PCM préconisait donc l'aménagement d'une zone de rencontre, chiffres à l'appui : réduction du trafic motorisé considéré comme « transit interne dérangeant » au cœur de la ville, report de charge supportable sur les axes principaux alentours, sécurisation des modes doux.

¹ Le concours a été remporté par l'association du bureau ARTAU de Malmedy et de l'architecte Ralph PALOTAS d'Eupen.

L'auteur de projet est parvenu à trouver un compromis entre le fait que le piéton devenait prioritaire dans la zone mais que celle-ci restait néanmoins accessible à tous. Un pavage et de l'asphalte plutôt gris s'harmonisent avec le bâti environnant eupennois. Les TEC étaient mal à l'aise au début de l'étude car la réglementation n'autorisait pas le passage des bus dans les zones résidentielles et de rencontre. Ce problème ayant été résolu entre-temps, des compromis devaient être trouvés pour la circulation des bus standard considérés comme trop lourds et trop encombrants dans la nouvelle zone. Des négociations sont toujours en cours pour mettre en place une desserte locale plus légère destinée à relier facilement la Ville haute à la Ville basse et reporter certaines lignes sur les axes principaux.

Des réunions de travail et d'information ont eu lieu avec les commerçants et les riverains pendant l'étude par la création d'un comité d'accompagnement et ont encore lieu durant les travaux. Avec eux aussi des compromis ont dû être faits sur ce qui ne plait pas à chacun individuellement mais qui doit plaire à la collectivité. Le souci majeur des commerçants est et reste la diminution du nombre de voitures passant devant leur vitrine. La Ville a fait un pari avec le soutien d'un gestionnaire de centre-ville dynamique.

La zone de rencontre s'étend depuis l'Hôtel de Ville jusqu'au dernier commerce du centre de la Ville haute, à l'exception d'une rue commerçante déjà réaménagée en 1996, tout en englobant de grandes places occupées auparavant par du stationnement. Ces places s'ouvrent à nouveau, redonnent de l'espace et de l'air

aux piétons et aux flâneurs. « L'aménagement proposé rétablit un réseau de places, de rues et d'espaces qui restructure le centre de la Ville haute, et tente de rétablir un meilleur partage et une meilleure accessibilité de cet espace. L'aménagement urbain et les agencements prévus vont redonner un rôle important à l'espace, l'architecture et la culture locale à l'inverse d'un aménagement dicté par le vocabulaire purement routier», explique Elmar Keutgen, bourgmestre d'Eupen.

La zone est structurée de façon à ce que, d'une part chaque usager soit libre de se déplacer où il veut, et d'autre part que certains éléments de la rue et du mobilier orientent ceux-ci dans leurs déplacements. C'est ainsi que les façades sont dépourvues de mobilier gênant et qu'un léger filet d'eau de part et d'autre des bandes asphaltées guide les malvoyants. Il est interrompu dans les carrefours et à intervalles réguliers, sur de très courtes distances, pour créer un certain rythme. Comme dans toute zone de rencontre, l'absence de bordure facilite le déplacement des personnes à mobilité réduite.

La phase de projet et l'adjudication se sont terminées en 2010, les travaux ont débuté en janvier 2011 et se déroulent par phase. La première phase est achevée tandis que la seconde s'achèvera normalement mi-2013. En plus d'un réaménagement de surface, tous les équipements souterrains ont été renouvelés. Plus de six millions d'Euros seront déboursés par la Ville sur fonds propres.

Contact : Guy DENEFFE
Tél. : 087 59 58 11, guy.deneffe@eupen.be



Sources : Guy Deneffe.



Les CeM à Ottignies Louvain-la-Neuve

Ottignies-Louvain-la-Neuve est une commune du Brabant wallon (32 000 habitants) un peu atypique en raison de la cohabitation de deux pôles très différents : Ottignies d'une part et Louvain-la-Neuve d'autre part : ville créée de toute pièce pour accueillir la partie francophone de l'Université catholique de Louvain. En dépit de ces particularités, la commune est amenée à gérer des problématiques classiques en termes de mobilité. Dotée d'un PCM depuis 2004, elle s'applique à le mettre en œuvre progressivement. Elle est également « commune pilote Wallonie cyclable » depuis 2011.

La visite technique proposée dans le cadre de cette formation continue des CeM avait pour objectif de présenter le contexte général de la politique mobilité menée par la ville, et la manière dont elle est déclinée concrètement, progressivement, à travers ses diverses composantes : circulation sur les boulevards, prise en compte de la circulation des bus, gestion du stationnement, pôles d'échange, accueil du RER, extension de la ville, zones 30, zones résidentielles, zones piétonnes, accessibilité PMR, réseau cyclable ... sans oublier les différents services mobilité proposés par la Ville à ses citoyens.

Une trentaine de CeM ont ainsi été accueillis le 24 septembre dernier par Jean-Luc Roland, bourgmestre, et guidés durant toute la journée par Benoit Van Calbergh, CeM, assisté ponctuellement par ses collègues : Dorothee Hébrant, Jacques Vanderveken et Martial Bovy. Des exposés théoriques et des visites de site ont constitué le programme de la journée.

Ainsi, à Ottignies, la rénovation de l'avenue des Combattants constitue un beau cas d'intervention en faveur de la circulation des bus, avec la création de tronçons de sites propres et l'installation de feux intelligents leur donnant la priorité. Il s'agit de la mise en œuvre d'un projet prioritaire du PCM et du résultat de

négociations constructives entre la Ville, la Direction des routes du Brabant wallon, la SRWT et le TEC et la Direction de la Planification de la mobilité. C'est aussi l'un des premiers projets de ce genre à se concrétiser en Région wallonne : tant par la longueur du tronçon concerné que par le fait que l'aménagement a été conçu de façade à façade, améliorant également les conditions de déplacement des piétons et des cyclistes.

A Louvain-la-Neuve, même si le visage de la ville ne séduit pas tout le monde, il est difficile de ne pas être impressionné par la clairvoyance du schéma directeur qui associait, il y a cinquante ans déjà, aménagement du territoire et mobilité. Quant aux quartiers périphériques de Louvain-la-Neuve, ne serait-ce pas un peu du Fribourg avant l'heure, avec toutefois un taux de motorisation non comparable. La ville des piétons se donne aujourd'hui pour ambition de devenir aussi la ville des cyclistes via le projet de commune pilote Wallonie cyclable qui crée une série de liaisons privilégiées (appelées « leviers ») traversant tout le territoire, reliant les pôles, et bien sûr Ottignies à Louvain-la-Neuve.

La Ville a par ailleurs quelques gros projets à l'étude dont le devenir du quartier de la gare qui, rappelons-le, accueille le plus grand nombre de navetteurs en Wallonie, et l'arrivée du RER qui aura un impact important sur le devenir des quartiers proches.

Malgré une météo particulièrement humide et décoiffante, tous ont suivi avec beaucoup d'attention les différentes étapes de la visite, profitant aussi de l'occasion pour échanger à propos de leurs projets respectifs.

Cette journée initie un nouveau mode de formation avec la présentation, sur le terrain, des politiques et des projets de communes wallonnes, encourageant une dynamique entre Conseillers en mobilité, cette fois, complètement ancrée dans leur réalité quotidienne. Encore merci Benoit !



Sources : Réseau CeM.



L'IWEPS, des informations intéressantes pour les communes wallonnes

L'Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique (IWEPS) est un institut scientifique public d'aide à la prise de décision à destination des pouvoirs publics. Par sa mission scientifique transversale, il met à la disposition des décideurs wallons, des partenaires de la Wallonie et des citoyens des informations diverses qui vont de la présentation de statistiques et d'indicateurs à la réalisation d'études et d'analyses approfondies dans les champs couverts par les sciences économiques, sociales, politiques et de l'environnement. Par sa mission de conseil stratégique, il participe activement à la promotion et la mise en œuvre d'une culture de l'évaluation et de la prospective en Wallonie.

Vous trouverez ci-après des liens qui renvoient à quelques statistiques et publications intéressantes pour la gestion locale en général et pour alimenter des réflexions sur la mobilité et l'aménagement du territoire en particulier :

- Des données de population (répartition par classes d'âge...) (<http://www.iweps.be/themes-categorie/demographie-et-migration>).
- Des perspectives de population et de ménages au niveau des communes à l'horizon 2026 (<http://www.iweps.be/perspectives-de-population-et-de-menages-pour-les-communes-wallonnes-0>).
- Dans le cadre du développement de bases de données interactives, l'IWEPS vous propose aussi de découvrir CYTISE : base de données interactive, développée avec la collaboration du GEDAP (UCL), permettant à l'utilisateur de réaliser des comparaisons spatiales et temporelles sur différentes thématiques, des synthèses (tableaux, cartes interactives ...). (<http://www.iweps.be/themes-categorie/bases-de-donnees-interactives>)
- En lien avec les dernières élections communales, l'IWEPS a rassemblé les principales statistiques disponibles par commune (mobilité, population, emploi, revenu, occupation du sol...) et les présente sous forme de feuillets téléchargeables (<http://www.iweps.be/th%C3%A8mes-cat%C3%A9gorie/indicateurs-locaux>).

Vous êtes bien sûr invités à consulter régulièrement le site internet IWEPS.be, ce dernier contenant bien d'autres informations utiles.

Contact : Julien JUPRELLE
Tél. : 081 46 84 38, jjuprelle@iweps.be



Source : bePress.be

> Transport en commun

A Liège : Des tests encourageants pour l'hyribus

A Liège, c'est un bus équipé d'un moteur particulier qui transporte les passagers sur le parcours ardu de la ligne 48, qui relie le centre-ville au Sart Tilman. Il s'agit d'un hybride combiné, c'est-à-dire qui se comporte à la fois comme un hybride «série», où le moteur diesel sert uniquement à produire de l'électricité pour alimenter le moteur électrique, et un «parallèle», où les deux moteurs (thermique et électrique) peuvent entraîner directement les roues. Autre innovation : le bus est équipé d'une prise de courant à l'avant, ce qui en fait un hybride rechargeable. Ce type de fonctionnement appliqué à un autobus constitue une première mondiale. Il a été développé par la spin-off liégeoise Green Propulsion, spécialisée dans les motorisations plus propres.

Ce véhicule, au moteur à ce point silencieux qu'il doit être équipé d'une signalisation sonore comme les trams, peut rouler en électrique pur et n'a pas de boîte de vitesses. Son avantage est écologique. En cycle urbain, il consomme 36 litres de gasoil aux 100 km au lieu de 48 pour un bus diesel : ce qui permet de réduire de 32 % les émissions de CO₂. Le moteur électrique a une autonomie de 30 km.

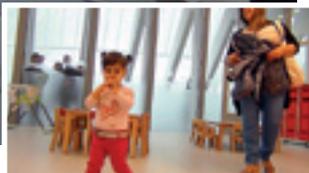
De l'extérieur, à part une décoration spécifique mettant en avant sa technologie, rien ne distingue l'hyribus d'un bus classique. L'intérieur, pour sa part, traduit son impact écologique, avec un plancher représentant de l'herbe, des panneaux explicatifs et un système de lampes led indiquant un fonctionnement tout électrique.

En phase test depuis le 10 octobre, l'hyribus engendre actuellement une économie de carburant de 40 %. Si les tests sont concluants, un bel avenir pourrait l'attendre à Liège en particulier et en Wallonie en général.





Source : www.dkd.be



> Gare

Une crèche aux Guillemins

La crèche « Les petits voyageurs » a été inaugurée le 18 septembre dernier. Elle se situe en plein cœur de la gare des Guillemins. Il s'agit d'un projet pilote et, semble-t-il, d'une première européenne. Elle offre 25 lits, prioritairement destinés aux enfants des navetteurs, du personnel de la SNCB et des habitants du quartier. Il s'agit d'un partenariat entre la ville, l'ONE et la SNCB-Holding.

La genèse du projet remonte à 2005, lorsque la commission femmes de la SNCB émettait le souhait de voir la gare accueillir une crèche. Elle complète ainsi l'offre de services disponible où l'on trouve actuellement : librairie, horeca, pharmacie, supérette, travel center, carsharing ...

Cette nouvelle infrastructure d'accueil s'inscrit dans un plan plus large de la Ville de Liège, qui vise à créer 225 nouvelles places entre 2008 et 2015. La SNCB-Holding a effectué les travaux d'aménagement pour un investissement avoisinant 300 000 euros. De son côté, la Ville intervient à hauteur de 280 000 euros annuels pour les frais de fonctionnement, auxquels viennent s'ajouter le subside de l'ONE et la participation financière des parents.

La crèche se situe au niveau de la zone « Kiss & Ride » de la gare. Opérationnelle depuis le 1^{er} octobre, elle ouvre ses portes à 6h15 (en « correspondance » avec le train de 6h38 en partance vers Bruxelles) et les ferme à 19 heures.

Les réservations vont bon train et il faudra peut-être bien vite songer à une extension de la crèche ! Un projet de ce type est en cours d'élaboration à la gare d'Audenarde et un pré-projet est à l'étude à Charleroi.

> Stationnement

Mutualisation du parking : une réalité

Comment optimiser l'utilisation de l'espace dévolu au stationnement des voitures, et en particulier lorsqu'il se trouve sur terrain privé ? En effet, qui n'a pas été frappé par les grands parkings vides des supermarchés le soir et a contrario d'hôtels, de cinémas ou de centres sportifs durant certaines heures de la semaine ?

Il y a donc là un potentiel à exploiter pour limiter la création de nouveaux parkings, la recherche d'une place, afin d'éviter de tourner, tourner encore, au détriment de tous : embouteillages, énervement, pollution ... et de rentabiliser les places inoccupées. On estime que 30 % du trafic dans la capitale belge est lié à la recherche d'une place de stationnement. Cela permet également de mieux rencontrer les objectifs des communes qui souhaitent offrir davantage d'espace public au profit des modes doux par exemple, et limitent de plus en plus le stationnement en voirie.

Une société bruxelloise – Be Park – a lancé le système à Bruxelles fin 2011. Les automobilistes ouvrent un compte via leur site web ou via une application smartphone. Ensuite, par un appel à partir de leur téléphone portable, ils sont dirigés vers des places disponibles. La clientèle est constituée de particuliers mais vise aussi l'horeca, les théâtres, voire les sociétés en mal de parkings. Les principaux fournisseurs sont constitués à l'heure actuelle par la grande distribution, l'hôtellerie, l'immobilier ...

Les places disponibles sont proposées contre rémunération, dans la mesure du possible à un prix moins élevé que le stationnement en voirie. Le paiement se fait par domiciliation ou portefeuille électronique.

Le système est soutenu par la Région de Bruxelles-Capitale. Quelques communes sont également très intéressées. Ces dernières envisagent de promouvoir le système, par exemple, via des conditions qui seraient imposées dans le cadre de l'octroi de permis d'environnement, ou via une taxe sur les parkings qui avantagerait les entreprises parties prenantes du concept.

En juin dernier, une quinzaine de parkings situés dans cinq villes belges proposaient des places : à Bruxelles, Anvers, Saint-Trond, Bruges et Liège, avec environ 1 000 emplacements mis à disposition selon certaines plages horaires pour la plupart. La société cherche à établir des ancrages dans d'autres villes belges et d'autres pays européens. C'est déjà le cas avec l'Espagne.

Pour en savoir plus : www.bepark.be

> Réglementation

Une nouvelle loi pour confirmer le tourne-à-droite vélo

La loi du 28 décembre 2011, modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975¹, portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, a instauré la possibilité, pour le gestionnaire de voirie, d'autoriser les cyclistes à franchir au rouge, dans certains cas, les feux de signalisation². L'objectif premier de cette disposition est d'améliorer la sécurité des cyclistes qui ne seront plus à l'arrêt dans l'angle mort des véhicules. Par ailleurs, elle leur permettra de gagner du temps aux carrefours. A cet effet, le Code de la route s'est enrichi de deux nouveaux panneaux de signalisation : le B22 et le B23.

Une contradiction a toutefois été relevée entre cette loi et le code de la route³, qui prévoit la suprématie des signaux lumineux de circulation sur tout autre panneau. Elle vient être levée, via la loi du 15 août 2012⁴. Celle-ci introduit une dérogation à ce principe général, en ce qui concerne les signaux relatifs à la priorité pour les cyclistes et modifie à cet effet les articles 6.3 et 67.3 du code de la route.

Franchir un feu rouge pour tourner à droite est donc possible, là où le gestionnaire de voirie l'a décidé. La signalisation adéquate est alors placée. Les cyclistes qui effectueront cette manœuvre doivent laisser la priorité aux piétons qui traversent sur le passage protégé ainsi qu'aux véhicules venant de gauche.

Rappelons que cette mesure est appliquée dans les pays voisins : Allemagne, Pays-Bas, France, parfois à titre expérimental. C'est aux communes ou aux municipalités de décider là où elles estiment qu'elle peut être mise en place en toute sécurité. En Région de Bruxelles-Capitale, elle a été testée sur neuf carrefours dans le cadre d'un projet pilote qui permettra de décider de l'opportunité de la poursuite de la mesure, voire de son extension à d'autres carrefours de la capitale. Résultats à suivre bien sûr !



> Vélo

Un casque invisible

Le casque vélo constitue un accessoire dont l'utilité est incontestable. Les études montrent que le port d'un casque permet de diminuer le nombre de blessés d'au moins 60 %. Il est toutefois peu esthétique, encombrant et peu confortable, et donc trop peu porté.

Cherchant à palier à ces inconvénients, deux étudiantes suédoises ont développé un système du type air-bag, « Hövding », qui se place autour du cou, en quelque sorte comme un gros collier ou une écharpe. Lors d'un choc, il se déploie en un dixième de seconde, se transforme en un capuchon d'air, et vient s'enrouler autour de la tête. L'hélium protège celle-ci comme un matelas gonflable.

Il a ensuite fallu mettre au point le prototype pour s'assurer qu'il fonctionne au bon moment et non chaque fois que le cycliste tourne la tête ... Les microcontrôleurs et les capteurs de mouvement de STMicroelectronics forment le centre névralgique. Ils détectent les mouvements anormaux et vecteurs d'accidents.

Une récente étude suédoise a estimé que ce système est l'un des plus sûrs du marché et une société d'assurances suédoise qui a fait des tests poussés sur une vingtaine de casques a estimé qu'il est trois fois plus performant que les modèles conventionnels. Inconvénient à l'heure actuelle : son prix : environ 450 euros. Mais comme la vie n'a pas de prix ...

¹ Moniteur belge du 3 février 2012.

² Cfr. le Cemaphore n°105.

³ Une loi étant hiérarchiquement supérieure à un arrêté royal, et les règles spécifiques l'emportant sur les règles générales, le flou juridique évoqué était peut-être tout relatif.

⁴ Moniteur belge du 25 septembre 2012.



> Conseils de lecture

Aménager la voirie : 10 principes essentiels pour la sécurité, Certu, collection Essentiel, 2012.

Comment traiter un carrefour particulièrement dangereux ? La rue invite-t-elle l'automobiliste à un comportement adapté ? Est-elle sûre pour les cyclistes et les piétons ? Cet ouvrage s'adresse aux élus et aux aménageurs régulièrement confrontés à ces questions et présente sous une forme synthétique les connaissances essentielles qu'il convient de maîtriser pour offrir à chaque catégorie d'usagers les conditions d'un déplacement sûr.

Il fait le point sur les grands enjeux en matière de déplacements et de sécurité en agglomération, et montre comment, en respectant quelques grands principes de configuration et d'exploitation du réseau viaire, l'aménagement des espaces publics peut contribuer à réduire le nombre et la gravité des accidents de la circulation en agglomération.

La mise à double sens cyclable : guide pratique et méthodologique, Certu, collection Références, 2012.

En France, les évolutions réglementaires résultant de la démarche « Code de la Rue » ont modifié les règles de circulation des usagers.

Une des mesures consécutives du Code de la Rue prévoit le principe de généralisation du double-sens cyclable dans les zones de rencontre et les zones 30. Ce dispositif, dont l'aspect sécuritaire a été démontré par plusieurs évaluations, est devenu courant en milieu urbain. Ce guide donne aux collectivités les outils techniques pour mettre ce dispositif en œuvre.

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

- Le 15 janvier 2013, formation continue des CeM : « Communes, Villes 30 ».
- Fin 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 29 avril 2013, Outils de planification et de gestion de la mobilité et des transports
- Le 7 mai 2013, Les composantes d'une politique locale de mobilité : de l'espace public, son aménagement et son occupation

Infos : www.uvcw.be

- Du 11 au 14 juin 2013, Conférence vélo-city : «The sound of cycling urban cycling cultures»

Infos : www.velo-city2013.com

> Humour



Deux roues, neuf places et tout le confort !

Photo de couverture - Source : Pierre Chastellain.

Contact :

Réseau des Conseillers en mobilité (CeM)

Bernadette Gany, coordinatrice, tél. : 081 77 30 99
Brigitte Ernon, tél. : 081 77 31 32
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