

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

- > La parole à ... René Darbois
- > Aménagement du territoire. SDER : fin de l'enquête publique
- > Services Taxis. De la réglementation à la pratique
- > Un décret pour une meilleure coordination des chantiers d'impétrants
- > A Lyon : un tunnel pour les cyclistes et les piétons
- > Un nouveau contrat de gestion pour le Groupe TEC
- > Mobilité douce. Une mention spéciale pour la commune de Chaudfontaine
- > Désormais Cambio est présent à Verviers
- > FlexiTEC : une expérience pilote de transport à la demande du TEC Namur-Luxembourg

> sommaire





Source : Ville de Metz

> La parole à ...

René Darbois, Maire-adjoint de la Ville de Metz

Partager la voirie pour se déplacer mieux ...

Comme la plupart des grandes villes françaises, la Ville de Metz a subi au cours des 50 dernières années, l'envahissement de l'automobile. Pendant toutes ces années, l'organisation du transport urbain a privilégié uniquement la voiture au détriment des autres moyens de transport. Ainsi, les usagers du transport en commun restaient des clients captifs : les « sans voiture » ou les « sans permis », quant au vélo, seuls quelques écolos osaient braver l'enfer de la circulation.

Les seules réponses à la demande croissante de déplacement consistaient à élargir les voiries, à régler les feux de signalisation, bref à organiser la ville pour l'automobile, quitte à réduire la largeur des trottoirs et à construire de plus en plus de parkings, véritables aspirateurs à voitures. En 2007, pour réduire l'envahissement, il fut même proposé des péages aux entrées des villes françaises de plus de 100 000 habitants. Avec ses 127 000 habitants, Metz était concernée...

2008, il est temps d'inverser la vapeur. Assez roulé, on réfléchit claqué comme un slogan. Le fil conducteur de notre politique de déplacement : partager la voirie. Bien sûr, pas de guerre à l'automobiliste mais une juste place pour chaque usage. La vitesse automobile réduite à 30 km/h partout permet aux piétons et aux cyclistes plus de sécurité. La fluidité étant meilleure : les

émissions de gaz à effet de serre et les bruits de roulage sont diminués. Les zones de rencontre : zones tampons entre voies piétonnes et voies circulées, donnent une priorité aux piétons et aux cyclistes tout en laissant un passage à vitesse très réduite à l'automobiliste.

Le schéma directeur vélo, calé sur 10 ans (2010-2020), donne sa part à la bicyclette en prenant une part de l'espace automobile. Bien sûr, une culture du vélo (stationnement, location, etc.) accompagne les structures lourdes. L'auto-partage est mis en place, permettant ainsi au Messin de disposer d'une automobile sans la posséder, c'est-à-dire à un coût très modeste.

Si le stationnement payant sur voirie est généralisé, les résidents disposent d'un macaron permettant un accès facilité au domicile. Des tarifs très bas pour les résidents sont négociés avec les délégataires des parkings publics. Aujourd'hui, nous constatons que ces dispositions favorisant le stationnement des résidents tendent à diminuer le déplacement automobile au profit des autres usages. Le transport en commun est complètement remis en question. Un 'busway' (Mettis), système de bus à haut niveau de service évolue sur un site propre de près de 18 kilomètres et relie deux quartiers denses en traversant le centre de la ville.

En six ans la ville a changé. Le partage de la voirie profite à tous les moyens de transport. Certes, les travaux de Mettis, l'élargissement de la zone de stationnement payant, la réduction des vitesses ont été l'objet de sévères critiques de nos concitoyens. Certes, il a fallu aller 'au contact', expliquer quartier par quartier. Aujourd'hui, à l'évidence ça marche. Les critiques se transforment en demandes : encore plus de vélos, encore plus d'auto-partage, une troisième ligne Mettis. Décidément, rien n'est jamais fini quand la voie est tracée !

Contact : René DARBOIS

> Aménagement du territoire

Le SDER à l'enquête publique

Le projet d'actualisation du Schéma de développement de l'espace régional - SDER - vient de faire l'objet d'une vaste enquête publique, avec plus de vingt soirées de présentation auprès des citoyens, avant d'être soumis à la CRAT, au CWEDD et aux Conseils communaux en février. Suivra alors le dépouillement des avis et l'introduction éventuelle d'adaptations au texte, avant que le projet de SDER finalisé soit soumis au Gouvernement wallon pour approbation définitive, accompagné d'une déclaration gouvernementale précisant la manière dont ont été prises en compte les remarques.

Le futur SDER a l'ambition de constituer un réel projet de territoire à l'horizon 2020 et 2040. En quelques lignes qu'est-ce qui change, plus fondamentalement, entre le premier schéma, qui date de 1999 et celui-ci ?

Sa portée. On a souvent reproché au SDER initial d'être trop opérationnel. En effet, sa seule portée concerne les révisions du Plan de secteur, ce qui n'empêchait personne, bien sûr, de s'en inspirer librement pour d'autres problématiques. Dans ce cadre, le CWATUPE impose de s'y référer pour toute modification en la matière. La portée du nouveau SDER est élargie puisque le projet de Code de développement territorial – CoDT – qui devrait remplacer le CWATUPE, prévoit que tous les outils, tels que les schémas et les guides élaborés par les communes, et un certain nombre d'actes (permis – actuellement encore en cours de discussion) devront s'en inspirer.

La nature des enjeux. Le projet présente une vision et une stratégie, afin de répondre à six défis. Par rapport au SDER actuel, deux défis nouveaux apparaissent : la démographie et l'énergie-climat. Ces défis s'articulent autour de cinq grands principes dont celui du renforcement des centralités.

Les objectifs. Ils sont au nombre de 100, articulés autour de quatre piliers portant sur l'habitat, l'emploi, les transports, le patrimoine et les ressources. Nouveauté : certains sont chiffrés et feront l'objet d'un suivi dans le temps à partir d'indicateurs.

La structure territoriale. De nouveaux dispositifs apparaissent.

Les territoires centraux doivent permettre de lutter contre l'étalement urbain. Leur détermination et leur périmètre, encore à venir, seront cruciaux en termes d'occupation du sol. Ainsi, il est prévu que 80 % des nouveaux logements devront prendre place à l'intérieur de ces territoires centraux.

Une actualisation du maillage des pôles est réalisée. Un maillage de 65 pôles doit conduire à un développement équilibré des territoires tant urbains que ruraux. Chaque wallon doit pouvoir ainsi accéder à une distance raisonnable aux services et équipements de base.

Un travail plus approfondi a porté sur la hiérarchisation et l'organisation des réseaux : routiers – transport en commun – transport de marchandises.

Les logiques d'aires, déjà présentes en 1999, sont confortées, en accordant un poids particulier aux aires métropolitaines.

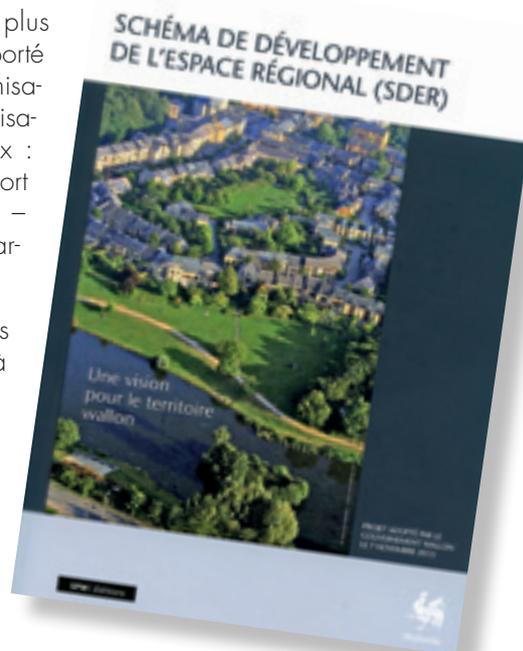
Les bassins de vie s'inscrivent dans une volonté de développer des politiques à l'échelle supracommunale pour des thématiques d'habitat, d'équipements-services, de mobilité (transport en commun) et de développement endogène, directement issu de leurs spécificités.

Les eurocorridors sont remplacés par des axes de développement : comme lieux d'échange entre aires métropolitaines.

Des mesures. Elles sont au nombre de 31 et se veulent les plus concrètes possible. Elles couvrent le développement, la mobilité, les partenariats, les ressources et l'urbanisme.

SDER et CDT sont intimement liés et devraient à l'avenir assurer davantage de cohérence et d'opérationnalité dans la gestion du territoire wallon

Pour en savoir plus : www.sder.wallonie.be
spw.wallonie.be/dgo4/sder/dwnld/5806-sderprojetbr1.pdf





> Services Taxis

De la réglementation à la pratique

Le décret du 18 octobre 2007 et son arrêté d'application du 8 septembre 2009 (modifié par l'arrêté du 11 juillet 2013) encadrent réglementairement ce secteur. Ils visent notamment à éviter une concurrence déloyale entre exploitants. Auparavant, les communes étaient seules compétentes en cette matière. Celle-ci reste de leur compétence, mais désormais toute demande d'autorisation d'exploitation nécessite l'approbation du Gouvernement wallon, après autorisation du Collège communal.

Par définition, un service taxi assure le transport rémunéré de personnes avec des véhicules de 9 places maximum, chauffeur compris (voiture, voiture mixte ou minibus). Il doit satisfaire à diverses conditions. La réglementation indique également que les autorisations sont soumises à un quota par commune, fixé à 1 véhicule taxi / 2 500 habitants. La situation des communes qui dépassent ce quota va se régulariser petit à petit, au fur et à mesure des renouvellements des autorisations, prévus tous les cinq ans. Des dérogations sont toutefois possibles en regard de spécificités du territoire, sur demande motivée de la commune. Enfin, la commune doit veiller à prévoir des emplacements de stationnement réservés aux taxis en nombre suffisant sur la voie publique.

A l'examen des dossiers, la Région constate toutefois que certains d'entre eux sont incomplets, que des décisions sont mal libellées, que des erreurs apparaissent... Ce qui signifie une perte de temps non négligeable

RÉGION WALLONNE : LES SERVICES TAXIS EN QUELQUES CHIFFRES

Nombre de communes disposant d'un service de taxis autorisé sur leur territoire	101 sur 162 (*)
Nombre de véhicules taxis autorisés	880
Nombre d'exploitants taxis autorisés	228

(*) Nombre de communes susceptibles de disposer d'un service taxi.

Chiffres Janvier 2014. Source : SPW-DGO2. Direction du Transport de Personnes.

pour tous, et un retard pour le futur exploitant prêt à commencer son activité. La réglementation est encore trop mal connue et mal appliquée.

C'est pourquoi, la Direction du Transport de Personnes de la DGO2 du SPW a organisé récemment une formation à l'intention des communes, à destination des agents chargés de la gestion des dossiers taxis, en leur donnant toutes les clés pour garantir une gestion optimale des dossiers. Ce fut l'occasion de préciser le cadre légal, les procédures, les conditions d'exploitation, les modalités de stationnement, les règles en matière de cession, d'usage mixte, la taxe communale... Une formation supplémentaire peut être organisée si plusieurs communes en font la demande.

Des check-lists et des modèles de documents sont également disponibles pour les communes, via la cellule taxi ou via le site Internet. Enfin, l'Administration régionale est à la disposition des communes pour tout complément d'information ou demande d'éclaircissement. Si besoin, une inspectrice de la cellule taxi peut se rendre sur place. Rappelons que la Région organise également des formations en vue de la qualification professionnelle des candidats exploitants à l'organisation de ce type de service.

Contact : SPW-DGO2 - Direction du Transport de Personnes – Cellule taxis
 Permanence téléphonique : mercredi et jeudi de 9H à 12H. Tél. : 081 773180
 taxis@spw.wallonie.be
 mobilite.wallonie.be/cms/home/je-suis/un-citoyen/en-taxi/services-et-solutions.html.

> Réglementation

Un décret pour une meilleure coordination des impétrants

Le 29 avril 2009, le Parlement adoptait en séance plénière le texte du décret connu sous l'appellation « décret impétrants », inapplicable en son temps faute d'arrêtés d'exécution indispensables à sa mise en œuvre. Le projet de modification de ce même « décret impétrants » ou « décret relatif à l'information, la coordination et l'organisation des chantiers sous, sur ou au-dessus des voiries ou des cours d'eau » a été adopté par le Parlement wallon le 28 novembre et publié au Moniteur belge du 24 décembre dernier.

Pour rappel, ce décret oblige les gestionnaires de câbles et de canalisations (la dénomination « impétrant » est désormais supprimée) de se faire connaître auprès d'une Commission qui sera spécialement créée à cet effet. Il leur impose également de programmer leurs chantiers. Un système d'échange d'informations accessible aux gestionnaires, aux différents opérateurs privés ou publics et aux entrepreneurs chargés de la réalisation des travaux en voirie ou sur un cours d'eau est par ailleurs institué.

Les ouvertures de voiries sont dorénavant encadrées. Pour éviter leurs réouvertures intempestives, il est créé une obligation de coordination. A défaut de s'y

conformer, l'impétrant ne pourra effectuer aucun travail sur le même tronçon de voirie, et ce dans les deux ou cinq ans qui suivent la fin des travaux soumis à coordination, selon qu'il s'agit ou non de travaux soumis au cahier des charges type de la Région wallonne. Une demande d'autorisation auprès du gestionnaire est aussi prévue. Des exceptions à ces obligations existent dans les arrêtés d'exécution encore à venir.

Des obligations préalables, concomitantes et postérieures au chantier sont également prévues, telles que la constitution d'un cautionnement, l'état des lieux d'après chantier ou encore la constitution d'un plan de récolement¹. Suite à la modification décrétalement, de nouveaux pouvoirs seront donnés à la Commission et au comité technique chargés entre autres d'instruire et de trancher sur les demandes de recours en matière d'autorisation et sur les saisies en matière de cautionnement.

L'entrée en vigueur du décret, suite à cette modification, est fixée au plus tard au 31 décembre 2014, à l'exception de ses articles 2 à 7bis qui instituent les organes de décision sur recours ou sur cautionnement et d'instruction des dossiers techniques que sont la Commission et le comité technique. L'adoption des arrêtés d'exécution, dont l'élaboration en cours a fait l'objet d'une concertation avec l'ensemble des acteurs, est encore nécessaire et devrait suivre la mise en place de la Commission.

Contact : Ambre VASSART
ambre.vassart@uvcw.be

important a monopolisé les forces vives de la commune afin de répertorier sur le terrain tous les chemins et sentiers de l'Atlas des chemins vicinaux, La démarche a été effectuée par des bénévoles de divers organismes et des particuliers, avec l'appui de l'asbl Sentiers.be.

Début 2013, en concertation avec les acteurs concernés (groupes et conseils participatifs locaux, écoles, autorités locales, particuliers, police), les itinéraires pertinents, en vue de la définition d'un maillage structuré reliant les villages, les écoles, les centres sportifs et autres lieux de vie, ont été sélectionnés. Ils relient quinze pôles grâce à dix-huit liaisons.

Grâce à ces échanges, les aspects environnementaux, sociaux et économiques du développement durable de ces « itinéraires-bis » ont été parfaitement coordonnés.

Et le 22 septembre 2013, dans le cadre de la Semaine de la Mobilité, le public a pu découvrir le résultat. Le projet va se poursuivre avec le balisage des circuits et une bonne communication à l'intention de la population. Car, c'est entre autres grâce à une utilisation régulière que ce « réseau-bis » s'entretiendra. L'objectif est d'étendre encore le réseau actuel avec l'acquisition de parties de terrains privés. La commune se donne six ans pour réaliser l'entièreté du projet.

Pour en savoir plus : www.lacommunelaplusdurable.be.

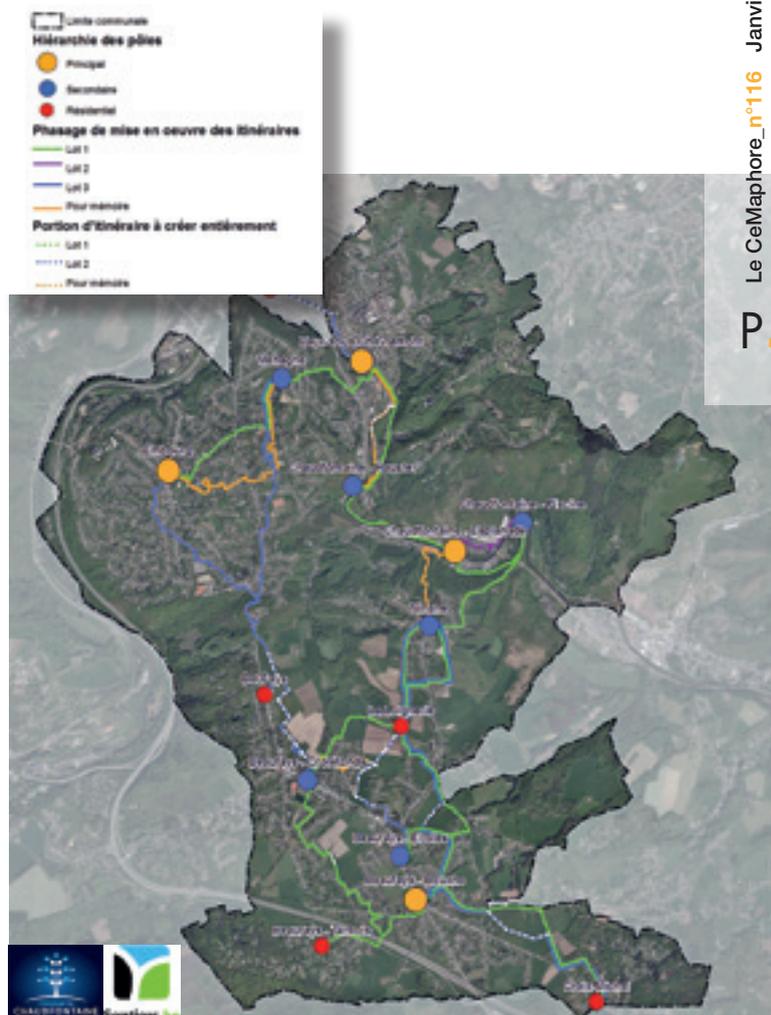
> Mobilité douce

Une « mention spéciale » pour la commune de Chaudfontaine

Cofely Services est une société active sur le marché en matière de gestion énergétique, de gestion technique à long terme et de gestion facilitaire. Elle vient de décerner, pour la seconde fois, le prix de « La commune la plus durable » de Belgique. Cette distinction récompense des initiatives communales en matière de durabilité, de manière globale, mais aussi plus spécifiquement au niveau de l'aménagement du territoire, de l'énergie, des déchets, de la mobilité, des entreprises ou du secteur social.

Dans un premier temps, le jury a, parmi l'ensemble des dossiers de participation déposés, retenu une commune par province. A l'issue de cette présélection, il a attribué le prix de « La commune la plus durable 2013 » à la Ville de Leuven, pour son projet « Leuven : Klimaatneutraal 2030 », et une mention spéciale à la commune de Chaudfontaine pour son projet de mobilité douce qui vise à créer un réseau de sentiers.

Il s'agissait de déterminer les liaisons utiles pour des déplacements quotidiens à pied ou à vélo. Un travail



Commune de Chaudfontaine - Réseau communal de mobilité douce.

¹ Plan reprenant les travaux réellement réalisés à la fin du chantier.



Un nouveau contrat de service public pour le Groupe TEC

Le nouveau contrat de service public pour les TEC (précédemment intitulé contrat de gestion) pour la période 2013-2017 a été signé en novembre dernier.

Rappelons que, dans le cadre du Règlement européen 1370/2007, le décret du 21 décembre 1989, relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne, a été modifié le 1er mars 2012, afin que la gestion des transports publics wallons soit en conformité avec la législation européenne.

Le budget garantit l'offre des TEC jusqu'en 2017. Il prévoit une croissance de la dotation annuelle de 1% à partir de 2015, ainsi qu'une augmentation de la subvention de 4,5 millions en 2015 et de 7,5 millions en 2016. Un accord permet notamment le financement des grands projets de mobilité de Charleroi (complément pour l'exploitation du métro), de Liège (financement des voiries pour le tram), de Namur (nouvelle gare des bus) et de Mons.

Le nouveau contrat fixe pour objectif la définition d'une méthodologie commune aux cinq TEC, pour l'analyse et la définition de l'offre, dans une perspective de développement durable et d'intermodalité. Celle-ci nécessitera une vision globale, tournée sur le présent et sur l'avenir.

Il inscrit aussi la diversification de la notion de transport public, celle-ci se composant d'une offre régulière et d'une offre alternative (transport à la demande, navette zoning, bus local...). Il confirme également sa mission de manager de la mobilité, en s'impliquant davantage dans le développement de tous les modes actifs et en participant de manière active aux études de mobilité au niveau local et régional.

Il vise une optimisation de la qualité de service aux usagers, intégrant davantage leurs attentes. Elle repose sur la fiabilité, la fréquence et l'amplitude horaire, sur l'accessibilité (notamment aux PMR), la communication, y compris en cas de perturbation, et un doublement de la pénalité financière en cas de grève non prévue.

Il prévoit la création de nouveaux outils : un plan réseau mobilité des personnes (sorte de cadastre de l'offre existante) et un plan stratégique global de développement du réseau à moyen terme, à présenter fin septembre de cette année pour prise d'acte par le Gouvernement.

Des bus performants et une diversification de la flotte, un Plan de développement durable (éco-conduite, réduction de la consommation des ressources, politique d'achats durable, plan de déplacement d'entreprise, PEB...) complètent les axes de travail.

A Lyon : un tunnel pour les cyclistes et les piétons

Bien sûr, la Région wallonne n'a pas beaucoup de points communs avec Lyon... mais nous ne résistons pas à la tentation d'évoquer un projet récent de mobilité douce : à savoir la construction d'un tunnel entièrement dédié aux modes de transport doux, doublant un tunnel réservé aux voitures. Il est situé sous la colline de la Croix-Rousse et relie les quais du Rhône aux quais de la Saône. Ce « tunnel bis », long de 1 763 mètres, est réservé aux vélos, aux piétons, et dans une moindre mesure aux bus. Sa traversée nécessite vingt à trente minutes aux piétons, sept à dix minutes à vélo et deux minutes en bus.

La construction d'un deuxième tunnel de sécurité était obligatoire pour respecter la législation. Le choix de la ville a été de réserver la circulation des voitures et des camions au tunnel initial et celle des piétons, cyclistes et bus au second.

Baptisé « le tube », le tunnel est large de dix mètres et haut de sept mètres. Il comporte une piste cyclable bidirectionnelle, un trottoir sur un axe central protégé pour les piétons et une voie de bus à sens unique séparée par un muret. Un soin particulier a été apporté à l'éclairage, afin d'éviter l'image anxiogène des tunnels, et ce, grâce à la mise en place d'un dispositif d'animations lumineuses diffusées sur les parois. Celui-ci a été confié à une société spécialisée dans la scénographie lumineuse. La nature, le sport, le cirque, l'espace, la route de la soie... sont soigneusement mis en musique. Douze séquences de 150 mètres rythment le tunnel. Le tube sera en général ouvert de 5 heures à 0 heure 30. Et des stations de bicyclettes en libre-service, Vélo'v, ont été installées à chaque extrémité de celui-ci.

Pour en savoir plus :

www.tunnelcroixrousse.fr/index.html

<http://www.grandlyon.com/Tunnel-de-la-Croix-Rousse.2886.0.html>



Source : www.grandlyon.com.

> Voitures partagées

Désormais, Cambio est présent à Verviers

Comme 28 autres villes belges dont 8 communes wallonnes, Verviers s'est dotée depuis le mois de novembre dernier d'une station de carsharing Cambio. Pratiquement, cela signifie que désormais un véhicule à partager est mis à la disposition des clients affiliés au système Cambio. Si le taux de réservation atteint 33 %, une seconde voiture sera disponible.

La station se trouve place de la Victoire sur la zone de parking située en face de la Gare centrale de Verviers. Cette initiative est inscrite dans le Plan communal de mobilité et répond à de nombreuses demandes des citoyens.

A l'heure actuelle, Cambio est présent avec 600 véhicules et 250 points de stationnement, pour environ 18 000 clients.

Pour en savoir plus : www.verviers.be/vivre-a-verviers/mobilite/voitures-partagees
www.cambio.be

> Transport en commun

FlexiTEC : une expérience pilote de transport à la demande du TEC Namur-Luxembourg

Le TEC Namur-Luxembourg prévoit d'expérimenter durant deux ans un nouveau service de mobilité à la demande en milieu rural pour répondre à des besoins de déplacements diffus. Il vise à proposer une offre complémentaire à celle des lignes TEC classiques, sans faire concurrence aux taxis privés. Intitulé FlexiTEC, il se déploiera, à titre pilote, dans les provinces de Namur et de Luxembourg. Il sera mis en place et fonctionnera en collaboration avec les communes et leur éventuel opérateur local. Celles-ci ont reçu un courrier leur expliquant les grandes lignes de l'appel à projets. Elles ont été conviées à participer à des séances d'information. Si le projet les intéresse, elles sont invitées à introduire un dossier de candidature. Une dizaine d'entre elles seront sélectionnées. Un budget de 150 000 Euros est prévu par la Région.

Le service doit fonctionner de la manière suivante :

- Appel : 24h à l'avance. L'opérateur vérifie qu'aucun service régulier ne peut répondre à la demande du client et le cas échéant réserve la course ;

- Voyage : Le taxi prend le client à l'adresse de son choix et fait éventuellement de petits détours pour embarquer d'autres clients ;

- Destination : Le taxi dépose le client à un arrêt TEC. Le client continue éventuellement en bus et en train.

Le coût se calque sur le tarif des billets classiques TEC : Next (1 ou 2 zones) : 1,90 euros, ou Horizon (tout le réseau hors lignes Express) : 2,90 euros, avec un maximum de 8 utilisations par personne et par mois.

Le TEC prend en charge 60 % du coût du service, soit 0,53 euros/km, ainsi que la formation des opérateurs et la communication. Les 40 % restants sont à financer par la commune qui opère le service (réservation et conduite du véhicule), éventuellement via un partenaire. Chaque commune a droit à une aide financière du TEC à raison de 1 à 3 kilomètres par habitant et par an, en fonction de la densité de la population sur son territoire. Plus la commune est étendue et compte peu d'habitants, plus elle est proche des 3 kilomètres par habitant. Par exemple, le quota d'une commune de 5 000 habitants, qui présente une densité (faible) de 40 habitants/km² est de 15 000 kilomètres, identique à celui d'une commune de 15 000 habitants présentant une densité (élevée) de 220 habitants/km².

Sur base du budget alloué à l'expérience, 280 000 kilomètres pourront donc être cofinancés soit : de 10 000 à 30 000 personnes transportées. A suivre donc.

Contact : flexitec.administration@tec-wl.be
www.infotec.be/Professionnels/Administrationscommunales.aspx



Source : ville de Verviers.



> Conseils de lecture

Anne Burger (Fietsersbond) et Aurélie Willems (Gracq), **Stationnement vélo : Recommandations relatives aux différents équipements de stationnement vélo**, Bruxelles Mobilité, décembre 2013 (Vademecum vélo en Région de Bruxelles-Capitale, 7).

Le vol de vélos est une des raisons pour laquelle le citoyen ne circule pas plus régulièrement à vélo. Une politique de stationnement de qualité peut améliorer les choses et représente donc un volet important de toute politique cyclable globale. Il peut également s'agir d'une question purement pratique : comment organiser au mieux le stationnement vélo en termes de facilité d'usage mais aussi d'utilisation optimale de l'espace disponible ?

Ce vademecum doit aider les concepteurs, architectes, autorités et citoyens en matière d'aménagement optimal de parkings vélos aussi bien dans l'espace public que dans les lieux semi publics : pour des grands ou des petits parkings.

Le stationnement en poche pour les décideurs : des arguments pour convaincre, Certu, 2013.

Un dépliant édité par le Certu à l'occasion du Salon des Maires 2013 revient, chiffres à l'appui, sur les principaux enjeux d'une politique de stationnement : garantir l'attractivité économique et la qualité des espaces publics, disposer d'un levier de report modal, rappeler que le stationnement est un service et non un droit. Il est téléchargeable gratuitement via le lien : http://www.certu.fr/IMG/pdf/3111_Stationnement_en_poche-V08_cle64d2c1.pdf Il donne également six repères pour agir efficacement.

Le CDDM est à votre disposition pour toutes vos recherches de documentation, que vous soyez ou non Conseiller en mobilité : n'hésitez pas à nous contacter !

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 29 avril 2014, formation continue : **Le stationnement : politique et gestion au quotidien.**
- Le 20 juin 2014. **Rencontre annuelle des CeM, à Liège.**
- Automne 2014. **Démarrage d'un nouveau cycle de formation de base.**

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 4 avril 2014. Colloque : **Fonctions des chemins et sentiers : quels critères et quels indicateurs dans la perspective de la révision des atlas vicinaux**, au Cap Nord à Namur.
- Infos :** www.sentiers.be
- Le 25 avril 2014. Colloque **Wallonie cyclable. Enjeux, bilan et perspectives**, au Palais des Congrès à Namur.

Infos : Alice Gobiet, tél. 081 77 31 24
wallonie.cyclable@spw.wallonie.be

> Humour



A la SNCF le respect des horaires est une priorité ! Quoi qu'il en coûte ...

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

Photo de couverture - Liège, Saint-Léonard - Source : Maison de l'urbanisme Lorraine-Ardenne.



**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)

