le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

> La parole au … Ministre wallon de la Mobilité
> La sixième réforme de l'Etat entre en scène
> La taxe Viapass opérationnelle en 2016
> La mobilité de demain passe aussi par la ville intelligente
> Stationnement. Les sanctions administratives (SAC) désormais possibles
> Voitures partagées. Un nouveau concept et deux voitures en test
> Bande bus, site spécial franchissable, de quoi s'agit-il précisément ?

> sommaire

SPW | Éditions

Mobilité

Wallonie

Source : Belga.be

> La parole à …

Carlo Di Antonio, Ministre wallon de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal

La Semaine de la Mobilité qui vient de prendre fin a été une belle entrée en matière pour le nouveau Ministre de la Mobilité que je suis. J'ai ainsi pu mieux connaître les nombreux projets qui sont menés en Wallonie dans ce cadre, mais également tout au long de l'année.

« Tous Vélo Actifs » est à cet égard une opération à souligner. Comme vous le savez, son objectif est d'inciter les travailleurs wallons à rejoindre en vélo leur lieu de travail. 25 employeurs wallons se sont donc engagés à mettre en place un plan d'actions intensif de promotion du vélo au sein de leur entreprise. Aujourd'hui, celles-ci sont devenues des modèles pour d'autres entreprises et institutions… Mais aussi et surtout des moteurs. On peut espérer qu'en partant de ces quelques entités, cette opération génère une véritable évolution dans notre culture d'entreprise.

Parce qu'aujourd'hui, nous sommes plus que jamais face à cet impératif : celui d'un changement de mentalité.

Chaque matin et chaque soir, nous partageons une expérience commune : celle d'être ralenti par la congestion du trafic. Un phénomène récurrent, intimement lié à notre croissance démographique.

Ces deux tendances, dépendantes l'une de l'autre, vont continuer à croître. Or, notre réseau, lui, a une capacité limitée. C'est donc bien une nouvelle manière d'utiliser ce réseau que nous devons initier. Par exemple, est-il nécessaire que nous ayons tous les mêmes horaires de travail, créant un afflux important de véhicules au même endroit au même moment ?

L'organisation de notre société doit selon moi être repensée, notamment en favorisant le télétravail et en modulant davantage les horaires pour les travailleurs qui le désirent, en concertation avec les partenaires sociaux.

Le covoiturage est également un autre projet que je défendrai. L'introduction d'une bande réservée pour les voitures partagées sera sans nul doute un incitant. Nous devrons également poursuivre la mise en œuvre d'aires de parking réservées aux covoitureurs. Le développement des TIC[1] est aussi un point essentiel. Un site internet dynamique permettra d'encadrer de manière innovante le covoiturage et de l'organiser efficacement.

Dans cette évolution des mentalités, les acteurs de terrain sont les premiers à pouvoir enclencher la dynamique.

Ainsi, j'ai récemment inauguré la ligne Mobi-Parcs à Namur, un projet qui est aujourd'hui un succès grâce à la collaboration des TEC et d'un parc d'entreprises. Voilà encore un exemple à encourager. Une offre de transport qui réponde au plus près aux attentes des utilisateurs est un gage de changement durable de nos habitudes.

Bref, sans nous connaitre encore, nous avons déjà deux points communs essentiels: notre intérêt pour la mobilité et la volonté de l'améliorer !

A bientôt !

> Mobilité et sécurité routière

La sixième réforme de l'Etat entre en scène

L'accord institutionnel du 11 octobre 2011 qui s'est traduit dans la sixième réforme de l'Etat, se met en place en progressivement. Ainsi, à la fin de cette année, des compétences en matière de mobilité et de sécurité routière seront transférées aux Régions.

Code de la route

À partir du 1er janvier 2015, la Flandre, la Région de Bruxelles-Capitale et la Wallonie pourront disposer de leur propre réglementation en matière de :

- limites de vitesse sur la voie publique à l'exception des autoroutes ;
- placement de la signalisation routière ;
- sûreté de chargement et de masse maximale autorisée et des masses entre les essieux des véhicules ;
- transport dangereux et transport exceptionnel.

Les autorités régionales pourront dès lors fixer et récupérer les amendes administratives et pénales liées à ces différents points.

[1] Technologies de l'information et de la communication.

Sécurité routière

La Wallonie dispose depuis le printemps d'un nouvel organisme : l'Agence wallonne pour la sécurité routière (AWSR). Celle-ci reprend, en collaboration avec le Service public de Wallonie, certaines missions de l'IBSR. Le Fonds de sécurité routière, constitué des recettes des amendes pénales en matière de circulation, est redistribué en partie à la police fédérale et aux zones de police en vue de développer des initiatives en matière de sécurité routière. Enfin, les Régions sont compétentes pour l'homologation des radars.

D'autres domaines sont encore concernés : le contrôle technique des véhicules (en application des normes fédérales), la formation à la conduite, les auto-écoles et les centres d'examen pour le permis de conduire. Cependant, la délivrance de celui-ci ainsi que l'immatriculation restent des compétences du SPF Mobilité et Transport.

Mobilité par le rail et la voie d'eau

Afin de renforcer l'aménagement ou la modernisation des lignes de chemin de fer sur leur territoire, les Régions vont pouvoir apporter un financement additionnel au plan d'investissement pluriannuel de la SNCB. En outre, des représentants des Régions siégeront dans les conseils d'administration des entités du groupe SNCB et une structure spécifique réunissant les trois Régions et le fédéral sera créée pour gérer ensemble l'exploitation du Réseau Express Régional (RER).

Quant au transport fluvial, la réglementation et le contrôle de la navigation intérieure, y compris le pouvoir de police, sont désormais une compétence régionale.

> Poids lourds

La taxe Viapass opérationnelle en 2016

Le 21 janvier 2011, les trois Régions ont conclu un accord politique portant sur la réforme de la fiscalité routière. Celui-ci prévoit notamment l'introduction d'un prélèvement kilométrique intelligent pour les poids lourds Le projet a été doté du nom générique de Viapass.

Actuellement, les poids lourds d'une Masse Maximale Autorisée (MMA) supérieure à 12 tonnes doivent se doter d'une Eurovignette pour l'usage de nos autoroutes et de nos routes principales. Bientôt, un nouveau système, basé sur la technologie satellitaire, permettra d'enregistrer chaque kilomètre parcouru par chaque poids lourd et d'introduire une taxation au kilomètre. Il concernera tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes, belges et étrangers. En juillet dernier, les trois Régions se sont entendues sur l'attribution du marché de mise en œuvre du prélèvement kilométrique pour poids lourds, qui devrait être opérationnel dès 2016.

La taxe s'appliquera au minimum sur le réseau sur

Source : ICEDD.

lequel l'Eurovignette est actuellement d'application. Il s'agit essentiellement des autoroutes, des voiries ceinturant les villes principales et de quelques routes principales importantes. Les Régions pourront inclure d'autres voiries dans ce réseau soumis au péage afin d'éviter des détournements du trafic lourd vers le réseau non taxé.

Chaque poids lourd devra se doter d'un « On-Board Unit » (OBU) auprès d'un point de distribution, s'enregistrer et prévoir un mode de paiement garanti. L'appareil pourra être rapidement installé dans l'habitacle du véhicule, par le conducteur, avant d'emprunter le réseau soumis à la taxe. Le système Viapass satisfera aux normes EETS[1] de l'Union européenne, et à terme les abonnés d'opérateurs étrangers de systèmes de tarification routière pourront donc circuler en Wallonie, en Flandre et à Bruxelles avec leurs appareils pour l'enregistrement des kilomètres parcourus.

Les tarifs seront calculés sur base des coûts des infrastructures et des coûts externes. Ils ne sont pas encore déterminés. Des critères moduleront la tarification : poids, Norme Euro… Les recettes perçues seront réinvesties entre autres dans l'entretien de l'infrastructure routière et dans l'amélioration de la mobilité.

Pour en savoir plus : www.viapass.be

[1] European Electronic Toll Service.

La mobilité de demain passe aussi par la ville intelligente

«Smart-city », « Ville intelligente » , que recouvre ce concept dont on entend de plus en plus souvent parler ? Sa dimension technologique, qui se traduit par une ville connectée, n'est pas une finalité en soi et ne doit pas masquer la dimension de durabilité, de participation et de co-production d'une intelligence collective.

Une ville intelligente peut se définir comme une ville qui collecte et analyse des données afin de contrôler et d'optimiser des systèmes complexes qui facilitent la vie dans des environnements urbains.

Cette ville se veut ouverte aux échanges et aux interactions avec les citoyens et se fixe un objectif global d'amélioration de leur qualité de vie, d'un développement neutre sur le plan climatologique, en réponse à ses besoins d'urbanisation croissants.

Ce concept unifie différentes initiatives dans une vision unique. Les transports et la mobilité en constituent un des domaines d'intervention incontournables à côté de bien d'autres : l'énergie, l'environnement, l'éducation, la santé… dans une perspective de réseaux connectés. Et si aujourd'hui, on ne sait pas toujours par quel biais mettre en œuvre une mobilité durable, rappelons que les solutions sont multiples, complémentaires, bien sûr innovantes, et susceptibles de trouver aussi un chemin à travers le concept de ville intelligente et les nouvelles technologies et ressources auxquelles celle-ci a recours.

Une aide au déplacement dans la ville, une optimisation du trafic

L'aide à l'utilisation des transports en commun est aujourd'hui de plus en plus une réalité. En effet, la plupart des opérateurs de transport en commun fournissent une information en temps réel quant à leur desserte, et les usagers reçoivent une alerte en cas de perturbation sur leur ligne habituelle, réservent leur billet, consultent la liste des services et des commerces disponibles…

Les véhicules sont de plus en plus connectés, les informations qu'ils transmettent sur l'état du trafic dans et autour des villes contribuent à une meilleure régulation de celui-ci et à obtenir une ville plus fluide. Par ailleurs, le fait d'être informé de la situation calme les automobilistes et leur permet de mieux prendre leur mal en patience. Plus globalement, cela conduit à une forme d'autorégulation par les usagers eux-mêmes.

L'un des défis consiste à intégrer les différents modes – rail, automobile, cycle et marche à pied – en un seul système qui soit à la fois efficace, facilement accessible, abordable, sûr et écologique. Trouver la meilleure combinaison de transports, nécessite d'établir des connexions entre les différents modes : train, bus, voiture particulière, mais aussi voiture partagée et covoiturage. La logistique du dernier kilomètre doit encore être intégrée aux autres maillons de la chaine de déplacement.

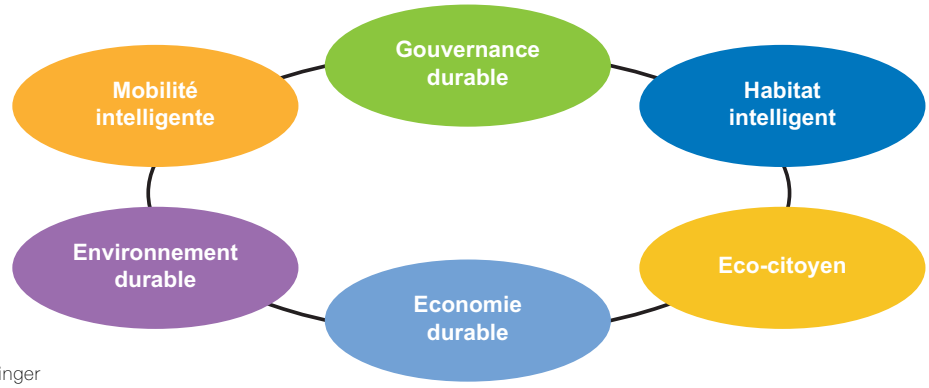
Cette perspective vise une empreinte environnementale réduite, optimise l'utilisation de l'espace et offre une gamme variée de solutions de mobilité répondant à l'ensemble des besoins des habitants. Par ailleurs, la ville de demain devra mettre en place les dernières technologies de transport en commun et de mobilité électrique et promouvoir la mobilité douce.

La ville connectée de demain permet aussi, par l'exploitation des données de consommation des voyageurs, de connaître la nature exacte de leurs déplacements. Cela donne la possibilité d'optimiser au mieux l'offre de transport par rapport aux besoins. Les champions en la matière sont les Coréens qui, à Séoul, ont ainsi repensé l'intégralité de leur service de transport.

Etre guidé vers une place de parking disponible pour son vélo en libre-service, sa voiture partagée ou son véhicule privé, sa moto ou son scooter sont également des services qui peuvent être rendus avec une ville connectée.

Et en Belgique… ?

Des initiatives apparaissent en la matière et on constate un intérêt certain pour le concept de ville connectée. Un classement annuel des villes les plus smart est réalisé chaque année par Agoria. Récemment, un colloque organisé par la Maison de l'urbanisme Lorraine-Ardenne se penchait sur la transposition de ce concept aux territoires ruraux et mettait en évidence les liens entre technologies intelligentes et technologies territoriales.



Les six critères selon Rudolf Giffinger

Quelques exemples d'applications

A **Courtrai**, pour encourager le stationnement de courte durée, les automobilistes stationnent gratuitement durant une demi-heure. Dans quelques rues, un système de capteurs sans fil, placés dans le sol, suit la durée de stationnement.

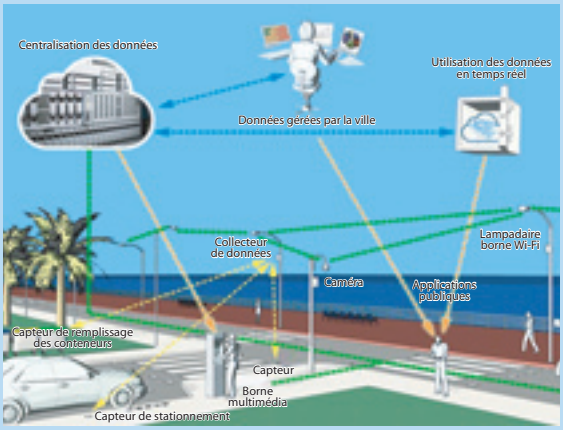
Il n'est donc plus nécessaire d'aller chercher un ticket de parking. Via ce système, les préposés surveillent la durée de stationnement des automobilistes dans le centre. Lorsque la durée de stationnement a expiré, l'automobiliste reçoit un message et est invité à payer la redevance de 25 euros.

A **Paris**, trouver une place de stationnement relève du parcours de combattant. Grâce à la géolocalisation et à un procédé de signalement, un utilisateur de smartphone connecté peut savoir exactement quand et où une place se libère. Pour le lancement de l'application Placelib, une campagne de street-marketing originale a été mise en place, afin de créer une première communauté d'utilisateurs, en ciblant les rues les plus concernées par le manque de places de stationnement. Un accrochage de ballons blancs aux essuie-glaces des voitures attire l'attention tôt le matin, un flyer est déposé pour proposer de télécharger Placelib. L'application a évolué pour offrir plus de services aux automobilistes en quête de stationnement. La communauté compte de nombreux utilisateurs, dont la moitié circule à Paris.

A **Singapour**, les données en temps réel obtenues par des capteurs permettent de modéliser et de prévoir des scénarios de circulation avec une précision de 90 %. Ces prévisions sont transmises une heure avant la formation des embouteillages sur les panneaux routiers électroniques mais aussi sur le système GPS de chaque automobiliste. La diffusion de ces informations peut même être «customisée» de manière à ne détourner par exemple, qu'un quart des usagers présents sur tel axe vers tel autre, pour éviter l'engorgement des itinéraires alternatifs eux-mêmes. Alimenté en temps réel avec les données des caméras et des capteurs disposés sur les routes, renseigné également avec les prévisions météo, le système confronte ensuite ces informations avec un historique du trafic. Rappelons que Singapour pratique un péage urbain modulé en fonction des conditions de trafic.

A **Stockholm**, les données recueillies à partir des systèmes GPS des taxis de la ville, mais aussi des capteurs de trafic et de pollution, et des informations météorologiques, sont traitées par un logiciel. Ces différentes informations permettent de fournir les temps de déplacement prévus en voiture et en transport public. La ville et ses habitants reçoivent ainsi des informations en temps réel sur les flux de circulation, les temps de parcours et les meilleures solutions de transport compte tenu de leurs besoins. Ce système a réduit de 20 % les embouteillages et de 12 % les émissions polluantes, et augmenté le taux d'utilisation des transports publics. Stockholm pratique également un péage urbain.

A **Nice**, le long du boulevard Victor-Hugo, quelques 200 capteurs ont été implantés pour compiler diverses informations : niveau de remplissage des conteneurs papier, niveau de luminosité, caméras « intelligentes » pour la vidéoprotection et le suivi en temps réel du trafic, capteurs de température et de qualité de l'air, capteurs de présence d'un véhicule sur les places de stationnement. Ces données sont centralisées dans le système d'information de la Ville afin d'aider les services municipaux à prendre les bonnes décisions. Les données relatives au stationnement sont également mises à disposition des niçois via des bornes interactives et une application mobile. Celles-ci permettent également de trouver un véhicule partagé disponible (auto-bleue, vélo bleu…) et de connaître l'offre en transport public à proximité. Enfin, le mobilier urbain offre une connexion wifi pour faciliter l'accès du plus grand nombre à ces informations.



> Stationnement

Les sanctions administratives communales désormais possibles

Jusqu'il y a peu, le non-respect des règles prévues dans le code de la route en matière de stationnement ne pouvait pas faire l'objet de sanctions administratives communales (SAC). Avec la loi du 24 juin 2013[1], une amende administrative peut être prévue par le Conseil communal en matière de stationnement et d'arrêt (infractions mixtes). La liste des infractions concernées a été précisée dans l'arrêté royal du 9 mars 2014[2] qui est entré en vigueur le 1er juillet dernier.

Ainsi, les infractions de première catégorie suivantes pourront faire l'objet d'amendes administratives et d'un paiement immédiat de 55 euros :

- le stationnement en zone résidentielle en dehors des espaces réservés à cette fin ;
- le stationnement sur les dispositifs surélevés (sauf si la réglementation locale l'autorise) ;
- le stationnement dans une zone piétonne ;
- les violations aux règles de base du code de la route en matière d'arrêt et de stationnement ;
- le stationnement des motocyclettes en dehors des marquages ;
- les violations des règles de stationnement des bicyclettes et des cyclomoteurs à deux roues ;
- les violations des règles de stationnement des motocyclettes ;
- le stationnement dangereux ou gênant ainsi que toutes les règles de distance liées à la situation des lieux ;
- les violations d'utilisation du disque de stationnement ;
- le stationnement d'un véhicule hors d'état de circuler durant plus de 24 heures ;
- le stationnement d'un camion en agglomération pendant plus de 8 heures ;
- le stationnement d'un véhicule publicitaire pendant plus de 3 heures ;
- le stationnement pour personne handicapée sans apposer la carte ;
- le non-respect des signaux E1, E3, E5, E7 et de type E9, E11 relatifs à l'arrêt et au stationnement ;
- le stationnement sur les îlots directionnels ;
- le stationnement sur les marques blanches qui délimitent les emplacements que doivent occuper les véhicules ;
- l'arrêt ou le stationnement sur les marques en damier composées de carrés blancs apposées sur le sol ;
- le non-respect du signal C3 et du signal F 103 dans le cas où les infractions sont constatées au moyen d'appareils fonctionnant automatiquement.

Les infractions de deuxième catégorie suivantes sont dans le même cas et sont passibles d'un paiement immédiat de 110 euros :

- le stationnement et l'arrêt sur l'autoroute ;
- le stationnement sur le trottoir, la piste cyclable, le passage pour piétons, dans les tunnels, dans le haut d'une côte et les virages ;
- le stationnement aux endroits où les piétons et les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues doivent contourner un obstacle, aux endroits où le passage des véhicules sur rail serait entravé, lorsque la largeur du passage libre sur la chaussée serait réduite à moins de 3 mètres ;
- le stationnement sur un emplacement pour handicapé sans être détenteur d'une carte.

Enfin, le stationnement sur un passage à niveau, qui constitue une infraction de quatrième catégorie, est aussi concerné et pourra faire l'objet d'un paiement immédiat de 330 euros.

[1] Loi du 24 juin 2013 relative aux sanctions administratives communales (Moniteur belge du 1er juillet 2013).
[2] Arrêté royal du 9 mars 2014 relatif aux sanctions administratives communales pour les infractions en matière d'arrêt et de stationnement et pour les infractions aux signaux C3 et F103 constatées au moyen d'appareil fonctionnant automatiquement (Moniteur belge du 20 juin 2014).

> Voitures partagées

Un nouveau concept et deux voitures en test à Louvain-la-Neuve

La voiture « Wibee » est un véhicule à partager, accessible via une application gratuite à télécharger sur son smartphone. Celle-ci permet de réserver une voiture, de la localiser et de la restituer à l'endroit convenu après utilisation. Chaque voiture est identifiée dans l'application. Wibee est une nouvelle start-up localisée à Louvain-la-Neuve.

Pour rouler, il faut devenir membre et ainsi fonder

ou intégrer une communauté Wibee, communiquer les coordonnées de son permis de conduire et de sa carte d'identité, disposer d'une carte de crédit ou remplir une domiciliation bancaire. Le système ne nécessite pas la souscription à un abonnement.

Depuis août dernier, deux voitures sont en test à Louvain-la-Neuve : « LouvainlaRose » et « LouvainlaBleue ». Cette première station est installée dans le parking de la gare des bus. Le principe est le suivant. La société équipe et met à disposition deux voitures dès qu'il y a au minimum 25 « wibers », c'est-à-dire utilisateurs, dans un cercle de 1 kilomètre de diamètre.

Le tarif est fixé à 20 cents la minute, ce qui revient à 6 euros pour une demi-heure, 12 euros l'heure… Le prix comprend l'assurance, l'assistance et le carburant. Au-delà de deux heures, le tarif est de 24 euros plus 1 euro par heure supplémentaire et trente cents par kilomètre supplémentaire, les 60 premiers kilomètres étant inclus. L'utilisateur dispose d'une carte essence qui lui permet de faire le plein si besoin.

La start-up souhaite se développer chez les particuliers, dans les quartiers au travers de communautés « Wibee », au travers d'ambassadeurs du concept, qui gèreraient les véhicules. La société place la voiture chez l'ambassadeur ou à un endroit convenu entre les utilisateurs et l'ambassadeur du quartier. La voiture est accessible à toutes les personnes du quartier membres de la communauté. L'ambassadeur bénéficie d'une réduction sur les coûts. L'offre s'adresse également aux entreprises et aux personnes logées dans des habitats groupés.

Pour en savoir plus : www.wibee.be

Source : Wibee.be

Question de CeM

Bande bus? Site spécial franchissable? De quoi s'agit-il précisément?

Le code de la route offre au gestionnaire de voirie la possibilité, de réserver une partie de la chaussée à la circulation des bus en créant une « bande bus » ou un « site spécial franchissable ». L'objectif est simple. En milieu urbain, là où le trafic est dense et les situations de congestion fréquentes, cela permet d'augmenter la vitesse commerciale des transports en commun et de les rendre plus concurrentiels par rapport à la voiture. Mais qu'est-ce qui distingue ces deux appellations ? Petit rappel.

Une **bande bus** désigne la partie de la chaussée réservée aux véhicules des services publics réguliers de transport en commun, aux taxis et aux véhicules affectés au ramassage scolaire. Elle est accessible aux véhicules prioritaires lorsque l'urgence de leur mission le justifie. Moyennant le placement de la signalisation ad hoc (verticale et éventuellement horizontale), elle peut être empruntée notamment par les cyclistes ainsi que par les véhicules affectés aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Les autres véhicules ne peuvent pas y circuler sauf pour contourner un obstacle en chaussée et à l'approche immédiate d'un carrefour pour changer de direction. Ils peuvent traverser la bande bus pour accéder à ou quitter un emplacement de stationnement situé le long de la bande bus ou une propriété riveraine et dans les carrefours.

La bande bus est délimitée par de larges traits discontinus dans laquelle le mot « BUS » est inscrit.

(cfr. articles 71.2, 72.5 du code de la route)

F17

Quant au **site spécial franchissable**, il s'agit de la partie de la voie publique réservée à la circulation des véhicules des services réguliers de transport en commun par la signalisation et les marques routières prévues dans la réglementation. Il ne fait pas partie de la chaussée. Il est accessible aux véhicules prioritaires lorsque l'urgence de leur mission le justifie, ainsi que, moyennant le placement de la signalisation ad hoc (verticale et éventuellement horizontale), notamment aux taxis, aux cyclistes et aux véhicules destinés au transport collectif de travailleurs entre le domicile et le lieu de travail. Les autres véhicules ne peuvent franchir ce site qu'à un carrefour ou pour quitter une propriété riveraine ou pour y accéder. Ils ne peuvent l'emprunter que pour contourner un obstacle en chaussée.

Une ou des larges lignes blanches continues ou des marques en damier composées de carrés blancs délimitent le site spécial franchissable, dans lequel le mot « BUS », « TRAM », le cas échéant « taxi » ou le logo de la bicyclette… peuvent être inscrits.

(cfr. articles 2.8, 71.2, 72.6 du code de la route)

F18

Il faut donc être attentif au vocabulaire usité car les règles d'utilisation et de franchissement par les autres véhicules ne sont pas identiques. Quant au « site propre », au « couloir bus »… souvent utilisés dans le langage courant, ils ne renvoient à aucune définition officielle.

Alors, appelons un chat un chat…

> Conseils de lecture

Management de la Mobilité et travail à distance : quelles articulations avec les politiques de déplacements ? CEREMA (Connaissances), 2014.

La pratique du télétravail et le recours au travail à distance se renforcent à l'heure actuelle grâce au développement des technologies de l'information et de la communication. Ce développement se réalise néanmoins de manière ponctuelle dans les entreprises et les administrations, alors que le télétravail est reconnu comme un outil à part entière de gestion de la mobilité.

Ce livre analyse le développement du télétravail en France, son impact sur la mobilité des salariés et propose des pistes pour mieux l'intégrer dans une politique de mobilité durable au sein du monde du travail.

Voies structurantes d'agglomération - Aménagement des voies réservées, Certu, (Dossiers), 2013.

Les politiques de déplacement, en France comme à l'étranger, ont toutes aujourd'hui comme objectif de diminuer la part modale de l'autosolisme au profit d'autres modes plus durables. Des initiatives visent à favoriser ces modes alternatifs sur les voies structurantes d'agglomération. Encore essentiellement tournés vers les transports collectifs routiers, ces aménagements consistent en la réalisation de voies réservées et d'aires multimodales.

Cet ouvrage présente donc les connaissances actuelles pour concevoir ces voies réservées ainsi que des pistes innovantes, en référence à des retours d'expériences disponibles. L'ouvrage traite de façon différenciée les aménagements sur les artères urbaines à 70 km/h et ceux sur les voies structurantes d'agglomération à 90 km/h et 110 km/h.

Le CDDM est à votre disposition pour vos recherches de documentation, que vous soyez ou non Conseiller en mobilité.

Info : 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

> Agenda

Du réseau

- Mai 2015. 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

> Humour

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 - Source : ICEDD.

DIRECTION GÉNÉRALE OPÉRATIONNELLE
DE LA MOBILITÉ ET DES VOIES HYDRAULIQUES
Boulevard du Nord 8, B-5000 Namur
http://spw.wallonie.be • N° Vert : 0800 11 901 (informations générales)

Éditeur responsable : Ir. Yvon Loyaerts, Service Public de Wallonie, Bld du Nord 8, 5000 Namur