

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité



SPW | Éditions

Mobilité

- > La parole à ... Luc Pire
- > De proche en proche, le bus prend ses marques
- > Semaine de la Mobilité. Un bilan clairement positif
- > Société. Voiture ou smartphone ?
- > Échange plaque d'immatriculation contre abonnement TEC
- > Bientôt des zones à faibles émissions
- > Éviter les guidages inadaptés des poids lourds dans nos communes

> sommaire



Wallonie



Source : Arnaud Ghys

nication. Tous vélo-actifs est une opération intelligente, qui effectue un réel travail de fond dans les entreprises et qui obtient des résultats.

Depuis mai 2012, elle soutient et accompagne 25 grands employeurs qui se sont engagés à mettre en place un plan d'actions intensif de promotion du vélo au sein de leur entreprise. Elles sont devenues des modèles et des incitants pour d'autres entreprises et institutions, notamment grâce au « label vélo-actif » qui récompense leurs efforts.

Avec Tous vélo-actifs, le SPW fait plus qu'œuvre utile, il va dans le sens de l'histoire. Parce que si l'on ne trouve pas de solutions alternatives (et le vélo en est une parmi d'autres, bien sûr) on va droit dans le mur.

Contact : Luc PIRE
lucpire@lucpire.eu

> La parole à ...

Luc PIRE, entrepreneur culturel

Par un beau jour de mai 1994, un de mes traducteurs arrive à mon bureau ixellois en vélo. Je lui demande comment il a fait alors qu'il habite Mons. Il me répond : « c'est très simple, je laisse depuis quelques mois un vélo à la gare centrale à Bruxelles ».

Je commençais à en avoir assez des embouteillages et je me suis dit : « quelle bonne idée » ! J'ai donc acheté un second vélo et tous les matins, pendant 20 ans, je descendais de mon train « liégeois » pour enfourcher ma bécane. 20 ans de bonheur, d'efficacité, de rapidité, de plaisir physique et mental. Plus de problème de parking, de travaux, de manifestations...

Et beaucoup d'anecdotes : éviter un hérisson dans le Parc de Bruxelles, saluer tous les matins la même policière à l'entrée d'une école. Et puis étant l'éditeur des Premiers ministres successifs, voir un policier militaire stopper la circulation pour que je puisse sortir du 16 rue de la Loi...

J'ai le sentiment que le fait d'avoir fait tous mes déplacements à Bruxelles à vélo pendant 20 ans m'a fait gagner... au moins un an. La pluie ? Dans mes fontes surchaussures et cape toujours disponibles. Le froid ? On pédale et ça réchauffe. En fait le seul réel inconvénient que j'ai pu constater était... la chaleur. C'est vrai qu'en cas de canicule, en costume-cravate, c'était un problème... résolu aujourd'hui par le vélo à assistance électrique¹.

Je suis donc devenu un fan du vélo quotidien... et j'ai tout naturellement accepté d'être le parrain de l'opération « Tous vélo-actifs ». Cette excellente idée du SPW m'a séduit parce que ce n'est pas de la simple commu-

¹ Le vélo à assistance électrique change la donne. Tous Vélo-actifs a donc décidé d'organiser un débat à ce sujet au Cercle de Wallonie à Namur le 10 février 2015 à 12h avec Carlo Di Antonio, le Ministre wallon de la Mobilité, Mike Defresne, auteur du guide E-Bike et Vincent Reuter, administrateur-délégué de l'Union wallonne des entreprises. Renseignements : veloactif.be

> Transport en commun

De proche en proche, le bus prend ses marques

Jusqu'il y a peu, c'est-à-dire aux premiers PCM et aux premières formations de Conseillers en mobilité, il était difficile d'imaginer que les TEC allaient influencer l'aménagement des voiries, et en particulier le partage de l'espace public.

Le PCM a effectivement joué un rôle déterminant dans la création des premières infrastructures bus : bande bus, site spécial franchissable, priorités aux feux... en inscrivant ces concepts dans une vision globale sur la commune concernée, et dans une démarche de négociation entre acteurs de la mobilité, essentiellement les directions des routes, les communes, les TEC et la SRWT. Sans PCM, pas de vision, donc difficile de monter des projets partagés, de rendre crédible des demandes ponctuelles de mesures qui priorisent les transports en commun. Or, fiabiliser les temps de parcours et les horaires constitue une préoccupation essentielle pour les TEC et leurs clients, et plus globalement pour l'attractivité de ce mode de déplacement dans une perspective de transfert modal.

Si les premières interventions ont d'abord été le résultat d'une opportunité, à un moment donné, de créer un court tronçon ici ou là réservé aux bus, la démarche s'est ensuite structurée. Elle s'effectue aujourd'hui, davantage, étape après étape : planification dans le PCM, nécessité et opportunité de reconfigurer une voirie ou bien urgence de mettre en place des solutions pertinentes pour les transports en commun. Le travail s'appuie sur des observations, l'élaboration d'esquisses, des négociations, avec la préoccupation d'un partage équitable de l'espace pour tous les usagers et la réalisation des plans d'exécution.

Car la création d'une voie réservée aux bus a généralement des conséquences non négligeables sur le nombre de bandes de circulation destinées

à la circulation motorisée, sur les pistes cyclables ou sur le stationnement, voire sur la largeur des trottoirs. L'espace disponible constitue LA contrainte. Il est donc essentiel que les propositions inscrites dans les PCM se basent sur un minimum d'étude de faisabilité et vérifient que, techniquement, l'espace disponible le permette et à quelles conditions. La question de la mise en place de priorités pour les bus aux carrefours à feux présente également une complexité certaine, parfois en matière d'aménagement du carrefour, mais aussi en raison d'une coordination indispensable entre plusieurs services distincts.

Quant au vélo, s'il a mis du temps à se faire accepter par les TEC en tant qu'usager autorisé à utiliser les infrastructures réservées aux bus, il en va autrement aujourd'hui. En fonction du contexte (longueur du site propre, pente, fréquence de passage des bus...), le vélo peut être admis. La formation des chauffeurs joue aussi un rôle essentiel dans l'ensemble de cette politique, avec des comportements responsables et respectueux de chaque catégorie d'usager, en particulier des usagers les plus fragiles.

Petit à petit, le bus (re-)prend donc ses marques et sa place dans la ville !

	Longueur des bandes bus et sites spéciaux franchissables (km)	
TEC Brabant wallon		9,22
Mont-Saint-Guibert	0,2	
Ottignies-Louvain-la-Neuve	2,4	
Wavre	0,37	
Waterloo	0,25	
E411	6,0	
TEC Charleroi		3,75
Charleroi	3,75	
TEC Hainaut		6,6
La Louvière	1,8	
Mons	2,8	
Tournai	2,0	
TEC Liège-Verviers		27,0
Ans	0,7	
Beyne-Heusay	0,5	
Fléron	1,0	
Jemeppe-sur-Meuse	0,5	
Liège	22,2	
Saint-Nicolas	0,15	
Soumagne	0,25	
Verviers	1,7	
TEC Namur-Luxembourg		3,35
Marche-en-Famenne	0,5	
Namur	2,7	
Philippeville	0,15	
Total Région wallonne		+/- 50,0

Source : SRWT.



Tournai, Avenue Charles de Gaulle - Source : TEC Hainaut

Un exemple à Tournai

Suite à une des propositions du PCM tournaisien dont le rapport final a été établi en décembre 2003, un premier tronçon de site propre franchissable long de 220 mètres a été réalisé avenue de Gaulle, à l'approche du carrefour de la place de Lille, axe de pénétration très chargé aux heures de pointe. Etant donné la configuration des lieux, il a été possible, sans contrainte pour les autres véhicules de séparer les flux en dégagant l'espace par le report du stationnement dans le parking longeant cette artère.

Avant cet aménagement, les bus étaient noyés dans la circulation et victimes de rétentions importantes entraînant non seulement des retards sur le trajet en cours, mais aussi sur les trajets suivants.

Cette réalisation est le résultat d'une forte implication de la Direction des routes de Mons, dans le cadre de la participation de ses responsables à l'élaboration du PCM local et d'une volonté de répondre à un besoin identifié.

Très satisfaisant les premiers temps, le site propre a été prolongé de 170 mètres supplémentaires afin de renforcer son efficacité. Les différents flux (véhicules particuliers et transports en commun) ont été séparés plus tôt avant le carrefour. Le même principe a été appliqué pour le stationnement, et les cyclistes ont été autorisés dans le couloir bus dans cette partie.

Avec la collaboration de :

Aline VERBIST, SRWT, aline.verbist@tec-wl.be
Claude ROBIN, TEC Hainaut, clauderobin@tec-wl.be

Bon à savoir

Un guide de bonnes pratiques relatif aux principes d'aménagement d'infrastructures en faveur des transports en commun est en cours de réalisation par la SRWT et devrait être disponible début 2015. Il donnera des informations d'ordre technique et sera destiné aux communes, au SPW, à la SNCB, aux intercommunales, aux bureaux d'études ou à tout partenaire concerné par des aménagements TC. Nous ne manquerons pas d'en faire écho dès qu'il sera disponible.

Un bilan clairement positif

Cette année, la Semaine de la Mobilité s'est focalisée sur des concepts participatifs : appels à idées, initiatives diverses, défis mobilité au sein des administrations communales, des entreprises, des écoles... sans oublier un évènement festif en fin de semaine rassemblant des citoyens et de nombreux acteurs de la mobilité. Focus sur quelques facettes et actions qui ont marqué cette grande manifestation.

En chiffres

63 communes participantes

122 projets portés par des communes, des associations, des groupes de citoyens

10 défis d'administrations communales

18 défis d'entreprises

657 « idées » mobilité

34 900 km parcourus à vélo par 570 cyclistes durant 1 semaine pour effectuer leurs déplacements domicile-travail

La mobilisation des communes

Les communes étaient une fois de plus présentes au rendez-vous, l'objectif étant d'une part de les encourager à susciter des défis, d'autre part de continuer, voire d'initier, des actions de communication, de sensibilisation, d'éducation en faveur d'une mobilité responsable, avec des projets ambitieux, originaux, bien construits.

A Montigny-le-Tilleul

... la Semaine de la Mobilité s'est inscrite dans la continuité de l'élaboration de son PCM et a particulièrement mis l'accent sur une campagne de sensibilisation des enfants à la sécurité routière et à la mobilité, largement suivie dans tous les établissements scolaires de la commune, avec des animations en classe, une formation théorique sur la piste de circulation installée au hall omnisports, une animation découverte du jeu Optimove à la bibliothèque communale, une sortie à vélo encadrée, des exercices pratiques dans la cour de récréation « Comment traverser », un spectacle de théâtre « Vélo Royal », une exposition des travaux réalisés en classe...



Montigny-le-Tilleul. Source : SPW.

Vaux-sur-Sûre

... a lancé le défi de l'administration communale. Le personnel employé et ouvrier a été invité à effectuer ses déplacements domicile-travail autrement qu'en voiture (marche, vélo, covoiturage...). L'Administration avait mis 2 vélos électriques à la disposition de celles et ceux qui souhaitaient tenter cette expérience. Objectif : atteindre 30 % de participation. Résultat : 37 % pour cette première édition ! De bonnes habitudes prises par certains qui continuent à se rendre à vélo au travail. Un petit déjeuner festif avec pain au chocolat et distribution de gadgets mobilité (sac, brassard, BD mobilité) était offert aux participants. L'année prochaine, la commune souhaite étendre l'expérience aux écoles.

Défis des entreprises

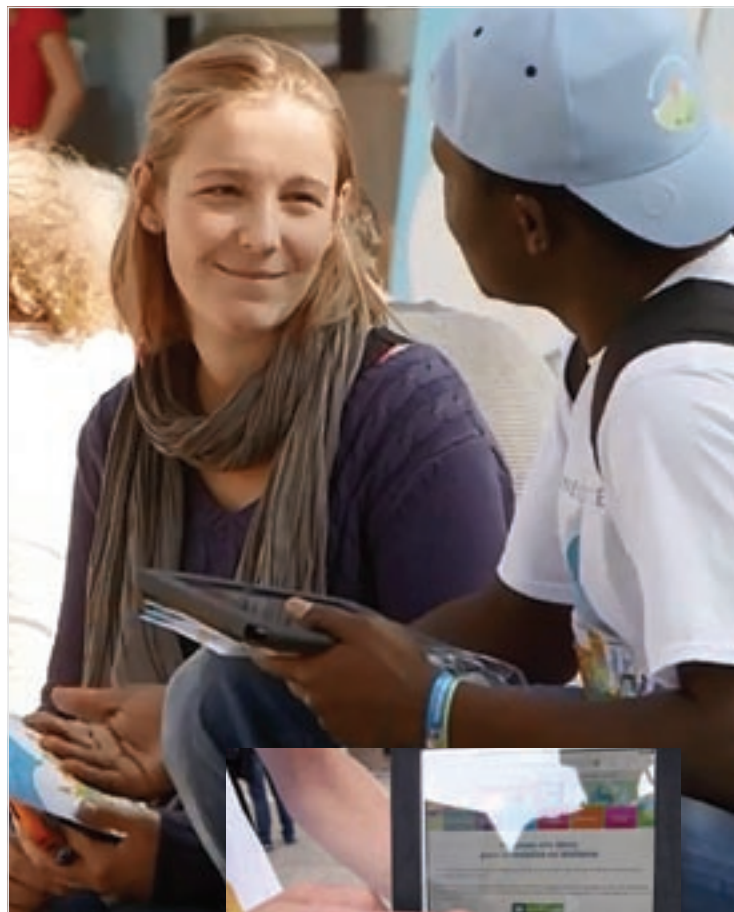
En collaboration avec l'Union wallonne des entreprises, qui a par ailleurs consacré son colloque annuel de la mobilité à la thématique « Qu'attendent les entreprises en termes d'accessibilité ? », dix-huit entreprises publiques et privées se sont lancées dans le défi proposé par la Région wallonne. Parmi les initiatives à épinglez signalons : l'utilisation du covoiturage, du vélo ou des transports en commun par certains patrons, le versement d'un euro pour tout kilomètre parcouru à vélo à des associations caritatives qui œuvrent en faveur du vélo...



Source : Taxistop.

La société Lampiris

... s'est vue attribuer le Trophée Mobilité des Entreprises 2014 en priorité pour l'implication personnelle et le soutien de ses responsables dans la gestion de la mobilité du personnel. Au-delà du projet axé sur le long terme, la mobilité est bel et bien inscrite au cœur des valeurs de l'entreprise et pleinement partagée par le personnel. L'entreprise se distingue aussi par sa volonté d'aborder la mobilité dans son ensemble en développant de nombreuses mesures et incitants pour l'ensemble des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle : covoiturage, vélo, voiture électrique, transport public, etc.



Mobiguides.
Source : RTBF.



Plusieurs entreprises ont décidé de concourir pour le Trophée mobilité et c'est la Ville de Verviers qui a été récompensée dans la catégorie entreprise publique et la société Lampiris dans la catégorie entreprise privée.

Les mobiguides

Aller à la rencontre des citoyens dans douze villes wallonnes avec le slogan « la mobilité nous concerne tous » et prendre note de leurs idées et suggestions en matière de mobilité, telle était la mission des mobiguides, qui ont ainsi pris note de plus de 600 idées mobilité. Celles-ci montrent d'abord des attentes importantes en matière de desserte en transport en commun, de mise à disposition de vélos et d'infrastructures sûres pour les cyclistes et par contre peu de suggestions quant à l'utilisation et aux conditions de déplacement en voiture. (mobilite.wallonie.be).

Fête du vélo à La Louvière

Le 19 septembre, La Louvière accueillait la troisième édition de la Fête du vélo. Au programme : animations diverses liées à la mobilité à vélo, remise des labels vélo-actifs aux entreprises participantes, parade vélo, chorégraphie cycliste et concert.

Label Tous vélo-actifs

Rappelons qu'à l'occasion de la Semaine de la Mobilité 2014, la Wallonie a décerné, pour la deuxième fois, un label (de 1 à 5 étoiles) aux entités vélo-actives. Les critères d'attribution de ce label portent sur l'infrastructure cyclable et les équipements, la sensibilisation et l'information, les actions pour la mise en selle et la fidélisation de cyclistes, l'ancrage de la politique vélo et l'augmentation de la part modale de cyclistes. Seize entreprises, publiques et privées, ont été labellisées cette année.

Pour donner envie aux entités membres de Tous vélo-actifs de progresser et récompenser leurs efforts, leur politique vélo est réévaluée annuellement par Pro Velo. Un plan d'actions est rédigé et Tous vélo-actifs propose alors aux entités qui le souhaitent de les accompagner pour la mise en œuvre de ce plan. (www.veloactif.be).

Et en 2015 ?

Pour se préparer au mieux à la prochaine édition de la Semaine de la Mobilité, rendez-vous sur le site Internet mobilite.wallonie.be. Si le thème, le programme et les actions phares ne sont bien sûr pas encore annoncés, il reste quand même très intéressant d'aller voir, en images en particulier, ce qui s'est passé cette année via www.youtube.com/user/WallonieMobiliT. Mieux vaut se préparer longtemps d'avance, pour que les idées soient prêtes au moment opportun.



La Louvière, fête du vélo. Source : SPW.



Voiture ou smartphone ?

Le smartphone semble faire la révolution. Son système de géolocalisation ainsi que ses facilités de connexion pourraient modifier radicalement nos habitudes de transport. Que faut-il en penser ? L'ère du numérique va-t-elle limiter nos besoins de voiture individuelle ?

Différentes études menées récemment aux États-Unis et en Europe arrivent à cette conclusion : aujourd'hui, les 18-34 ans seraient plus attachés à leur téléphone qu'à la possession de leur propre voiture. S'agirait-il d'une tendance de fond ?

Les statistiques indiquent par ailleurs que les jeunes passent leur permis de conduire plus tard et roulent moins. En outre, les ventes de voitures ont diminué, mais ce phénomène peut être dû principalement à la crise économique que nous connaissons.

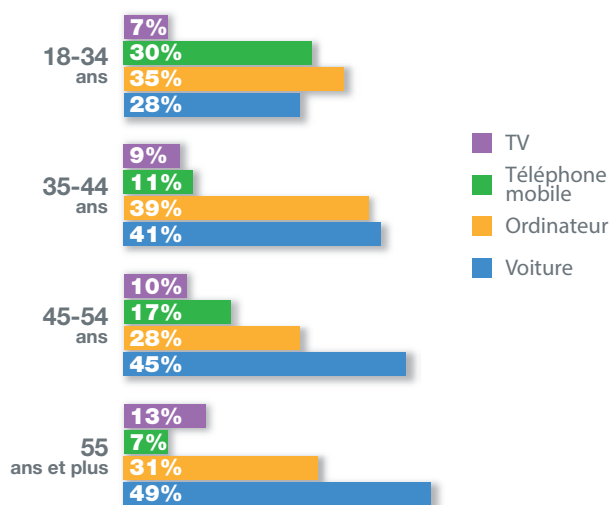
Partage de voiture, de vélo ou de parking, une étude récente¹ annonce une croissance de 35 % de ces pratiques par année à l'échelle mondiale d'ici 2020. L'usage serait progressivement préféré à la propriété, dès le moment où la mise en réseau via les applications mobiles offre à ces systèmes une nouvelle souplesse.

Louer ou partager un véhicule, covoiturer, où et quand on le souhaite... les géants financiers ont tout de suite flairé les enjeux de ces nouveaux modes de fonctionnement pour proposer des plate-formes de gestion de ces informations multiples et dynamiques. Les sociétés d'assurance, les constructeurs de véhicules s'intéressent de très près à ces nouvelles perspectives et s'apprêtent à y apporter des réponses appropriées. Dans ce système, il apparaît qu'un bon taux d'occupation des véhicules peut se révéler bien plus compétitif que le coût du train.

Et si une évolution se dessinait en faveur des véhicules rentabilisés au maximum ? L'avenir nous l'apprendra, mais il importe d'y être attentif et d'intégrer ces évolutions dans les politiques de transport !



Source : Mobil 2040 - Bruxelles Mobilité.



Biens de consommation dont l'individu aurait le plus de mal à se passer. Source : Enquête ZipCar, 2012

¹ Si cette question vous intéresse : Shared mobility. How new businesses are rewriting the rules of the private transformation game, Roland Berger Strategy consultants, Munich, July 2014. Pour un scénario sur la mobilité en 2040 : Voir la vision prospective pour la Région de Bruxelles Capitale. www.mobil2040.irisnet.be/resource/static/files/Brochure/brochurem2040_fr_ld.pdf.

> Mobilité en chiffres

Échange plaque d'immatriculation contre abonnement TEC

Petit rappel. Depuis 2008, le TEC offre 3 années de bus gratuit sur l'ensemble de son réseau à toute personne qui renonce à l'utilisation de sa voiture et remet sa plaque d'immatriculation à la DIV. Si le ménage ne possède plus de voiture après la remise de sa ou de ses plaque(s), alors chaque membre de la famille peut bénéficier de 3 années d'abonnement gratuit. Plus de 22 000 abonnements ont ainsi été octroyés et ont remplacé plus de 16 000 voitures.

	Brabant wallon	Charleroi	Hainaut	Liège Verviers	Namur Luxembourg	TOTAL
Nombre de dossiers avec 1 abonnement	1 126	1 527	1 194	7 065	1 673	12 585
Nombre de dossiers avec plusieurs abonnements	180	462	298	2 147	532	3 619
Nombre total de dossiers	1 206	1 989	1 492	9 212	2 205	16 204
Nombre total d'abonnements	1 643	2 711	1 952	12 766	2 654	21 726
Abonnements en cours de validité au 01/01/2014	220	1 089	410	4 142	766	6 627

Source : SRWT.

Des « zones basses émissions » en Wallonie ?

La Directive 2001/81/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2001 fixe des plafonds d'émissions nationaux pour certains polluants atmosphériques et la Directive 2008/50/EG du Parlement européen et du Conseil du 20 mai 2008 vise la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe.

Il importe donc de mettre des outils à la disposition des gestionnaires de voirie permettant d'exclure de certaines zones, au moyen d'un signal routier, les véhicules polluants.

A cet effet, l'arrêté royal du 21 juillet 2014¹ propose deux nouveaux signaux zonaux, le F117 et le F118. Ainsi, un article 2.63 est ajouté au code de la route qui définit la « zone de basses émissions : une zone dont l'accès aux véhicules motorisés fait l'objet d'une politique d'accès sélective justifiée par des motifs liés à la qualité de vie, en particulier à cause des nuisances provoquées par ces véhicules motorisés sur l'environnement et la santé par la mauvaise qualité de l'air ; le début de la zone est signalé par le signal F117 et la fin par le signal F118 ».

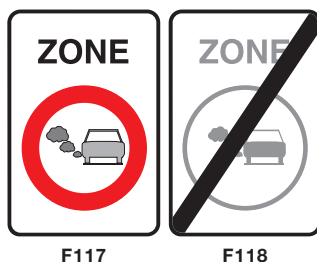
Les autorités régionales étant compétentes en matière environnementale, il leur appartient de déterminer les catégories de véhicules qui ne seront pas admis à circuler dans les zones de basses émissions. Si l'utilisation des signaux F117 et F118 entre en vigueur à partir du 25 octobre 2014, il faudra attendre que les Régions (les ministres ayant la circulation routière dans leurs compétences) déterminent les catégories de véhicules exclus et autorisés dans ces zones. Les autorités régionales devront présenter aux gestionnaires de voiries des critères pour délimiter les zones de basses émissions. Il convient aussi que les autorités régionales intègrent cette nouvelle mesure dans leur politique de circulation et de transport.

S'il s'agit d'une nouveauté en Belgique, ce type de mesure est d'application dans de plusieurs pays. Elle a également pour conséquence une diminution du trafic. De plus, elle accélère l'évolution du parc vers des véhicules plus écologiques.

Pour en savoir plus :

Les zones à faibles émissions (Low emission zones) à travers l'Europe : déploiement, retours d'expérience, évaluation d'impacts et efficacité du système. Etat de l'art, Ademe, juin 2014.

¹ Arrêté royal du 21 juillet 2014 relatif aux zones de basses émissions (Moniteur belge du 15 octobre 2014) et Arrêté ministériel du 21 juillet 2014 modifiant l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière (Moniteur belge du 15 octobre 2014).



Comment éviter les guidages inadaptés, en particulier des poids lourds, dans nos communes ?

Cela arrive tous les jours... des véhicules, généralement des poids lourds, s'égarent sur des voiries étroites ou sinueuses, se trouvent face à un pont qu'ils ne peuvent franchir...

Que peut-on faire ?

A ce jour, la marge de manœuvre est réduite, dans l'attente d'une cohérence des données concernant la hiérarchisation des voiries et les règlements complémentaires de circulation routière, entre les gestionnaires de voiries et les bases de données qui alimentent les systèmes de navigation.

Une attention particulière doit toujours être apportée à la signalisation routière afin d'éviter tout risque de dysfonctionnement qui pourrait être le résultat d'un guidage inadapté à la réalité du terrain. Il s'agit ici de raisonner en termes de logique d'itinéraire, donc de continuité des liaisons, en intégrant des paramètres de tonnage, de gabarit... Rappelons aussi que la signalisation en place prime toujours sur les instructions du GPS !

Ensuite, dans l'attente d'une parfaite harmonisation des données routières, citoyens, conseillers en mobilité, employés des communes... peuvent contribuer à la mise à jour des GPS en transmettant toutes les informations utiles aux deux sociétés directement concernées :

- Here Belgium (anciennement Navteq)
Tous publics via l'adresse : mapbelgium@here.com
Professionnels (entre autres les communes) via MapCreator : mapcreator.here.com
Veillez noter qu'il s'agit d'une nouvelle adresse !
- TomTom, via : www.tomtom.com/mapshare/tools/
Si vous rencontrez des difficultés pour encoder une situation précise sur ce site, vous pouvez contacter la Direction de la Planification de la Mobilité à l'adresse : bernadette.gany@spw.wallonie.be

Cette question préoccupante et urgente fait aussi l'objet d'une étude pilote intitulée « Urbanzen » (cfr Cemaphore n°117 p.6), qui vise à mettre en place un outil collaboratif à l'intention des villes et communes et des transporteurs. Celui-ci devrait permettre d'optimiser la circulation et la mise à jour des informations de nature à optimiser le guidage des poids lourds dans les meilleures conditions pour tous. Le projet est actuellement en phase test à Namur et bientôt à Tournai. Nous ne manquerons pas de vous informer de toute avancée en la matière.



Source : Vers l'avenir.

> Conseils de lecture

En cette fin d'année, voici un zoom sur quelques livres pour enfants.



Gabriel Gay, **Rouge et Vert**, L'École des Loisirs, 2013.

Les bonshommes rouge et vert des feux de circulation sont des petits personnages vivants ! Ils courent, grimpent, descendent à longueur de journée pour que le feu fonctionne, et que nous soyons en sécurité.

A l'attention des petits à partir de 5 ans, ce livre permet d'aborder les principes de la circulation automobile et piétonne.



Nathalie Weinzaepflen, **Rémi répare un vélo**, L'École des Loisirs, 1998. Sous les dehors d'un album pour enfants, ce livre n'est pas vraiment une histoire à lire. Il s'agit d'un véritable guide du parfait petit réparateur de vélo. Le coup de main d'un parent reste toutefois le bienvenu...

Ce livre est plus « technique » et s'adresse aux enfants de 7 à 10 ans.



Jörg Müller, **La Ronde annuelle des marteaux piqueurs ou la mutation d'un paysage**, L'École des Loisirs, 1974.

Ce livre original, en forme de fresque, favorise l'observation et suscitera l'expression, le débat et la réflexion sur des thématiques comme le paysage, l'urbanisation,

le cadre de vie, la pollution, la mobilité, le temps, la biodiversité...

Il permet de travailler, dès la maternelle, sur la question de l'aménagement du territoire.

D'autres titres ainsi que des jeux sont disponibles. 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

Photo de couverture - Mons 2015 - Source : David Bormans.

> Agenda

Du réseau

- Le 13 janvier 2015, formation continue des CeM. **Pôles d'activités et mobilité. Quelles dynamiques ?** de 9h à 13h, au Cap Nord à Namur
- 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

Hors réseau

- Les 4 et 5 février 2015, **Journées de l'espace public**, à Brussels Expo, à Bruxelles

Infos : www.openbareruimte.be

- Les 12 et 13 février 2015, **Salon des mandataires**, au Wex, à Marche-en-Famenne

Infos : www.mandataires.be

- Le 3 mars 2015, **Journée d'information sur les ouvrages d'art**, au centre culturel Marcel Hicter à Wépion

Infos : qc.spw.wallonie.be, qc@spw.wallonie.be

> Humour



Lorsqu'il est en retard, Père Noël échange ses rennes pour un scooter.

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