

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

- > La parole à ... Michaël Petit
- > Herstal. Qualité du cadre de vie et mobilité durable au programme
- > La SRWT publie son guide des aménagements en faveur des bus
- > Smart cities. La mobilité est aussi au rendez-vous
- > Signalisation. A Neupré : « Alain passe. Tu passes »
- > A Liège : plein succès pour le système de location « Vélocité »
- > Engins de déplacement sur la voie publique. Quelles sont les règles ?
- > Nouveau : une formation de Mobility Manager en Wallonie

> sommaire





Le recteur Yves Pouillet lors de la campagne «Tous vélo actif» en 2014. Source : UNamur.

> La parole à ...

Michaël Petit, Responsable Développement durable à l'UNamur

Depuis 2008, l'UNamur désigne un responsable institutionnel pour le Développement durable, dont la fonction principale est l'animation d'un groupe qui promeut l'intégration du développement durable dans les activités de recherche, d'enseignement et dans le fonctionnement journalier du campus. C'est dans le cadre de cette fonction, que j'exerce depuis trois ans, que je me suis inscrit à la formation de Conseiller en mobilité en 2015-2016.

La taille de la communauté universitaire (environ 1 300 employés et 6 500 étudiants) et les nombreux déplacements de ses membres justifient qu'une attention particulière soit dédiée à cette problématique afin de maîtriser et de réduire ses impacts environnementaux.

Utilisant depuis de nombreuses années le vélo pour mes déplacements domicile-travail, je suis personnellement intéressé par la mobilité durable et me suis impliqué dans la promotion de ce mode de déplacement au sein de l'Université.

Jusque récemment, les mesures prises par l'Université en matière de mobilité durable s'adressaient principalement aux membres du personnel. Les abonnements de transport en commun sont entièrement remboursés et une indemnité est octroyée pour l'utilisation du vélo pour les déplacements domicile-travail. L'Université est aussi entité pilote du projet « Tous vélo actifs ». Depuis 2015, un système de covoiturage est organisé tant pour les membres du personnel que pour les étudiants.

Un défi auquel fait actuellement face l'Université est la raréfaction des places de parking résultant de la concrétisation prochaine de plusieurs projets immobiliers. Cette situation constitue une belle opportunité pour repenser globalement la politique de mobilité et pour définir des actions afin d'encourager les membres du personnel à changer d'habitudes. Les premières études et des collaborations avec la Ville sont en cours.

La formation CeM a été pour moi d'une grande utilité

pour mieux cerner les enjeux de mobilité dans une organisation comme la nôtre, pour être mieux outillé afin de convaincre de la nécessité de réfléchir aux alternatives ainsi que pour avoir une vision complète de la problématique nécessitant une démarche collaborative impliquant les pouvoirs publics, les opérateurs de transport, les utilisateurs ... J'ai particulièrement apprécié tant le périmètre large des matières enseignées que le caractère concret des solutions décrites, sans oublier la qualité et le professionnalisme des intervenants.

Contact : Michaël PETIT

michael.petit@unamur.be

Pour en savoir plus : www.unamur.be/durable/

> Herstal

Qualité du cadre de vie et mobilité durable au programme

Afin d'améliorer le cadre de vie de ses habitants, la Ville de Herstal a entamé depuis quelques années un processus global de rénovation de ses espaces urbains avec une attention particulière pour la mobilité durable. Elle s'est donc dotée d'une part d'un schéma directeur de rénovation urbaine en 2007 et d'autre part d'un plan communal de mobilité en 2013. Une petite visite de la part de l'équipe de coordination du réseau des CeM s'imposait. Voici un bref compte-rendu de la démarche entreprise et des réalisations déjà engrangées.

Herstal, c'est 40 000 habitants sur une superficie de 23 km², répartis sur 4 anciennes entités : Herstal, Vottem, Milmort et Liers. Située au nord-est de l'agglomération liégeoise, la ville doit à son riche passé industriel et à l'importance de sa population de concentrer sur son territoire de nombreux pôles commerciaux, scolaires et d'emplois, dont notamment le parc d'activités économiques des Hauts-Sarts (8 000 travailleurs), un des plus importants de Wallonie. Ces pôles drainent un charroi lourd et une circulation automobile toujours plus conséquente, du fait de l'accessibilité et de la position



Source : Ville de Herstal.

centrale de la commune par rapport à d'importants nœuds autoroutiers.

Herstal a souffert du déclin industriel liégeois, ouvrant la porte à de nombreuses friches, cela conjugué à une politique mobilité du « tout à la voiture », dans un environnement urbain dense.

Néanmoins, suite à la dynamique instaurée par le schéma directeur de rénovation urbaine et le plan de mobilité, des réalisations ont pu voir le jour avec le concours du FEDER, de subsides régionaux et de partenaires privés. Il s'agit notamment de la réhabilitation de la place communale et de ses abords, de la création d'une nouvelle gare « passerelle » qui joue un rôle d'articulation et d'appel entre les voies et divers quartiers, et de la création d'un parc et d'un cheminement piéton reliant un quartier haut de la ville à la gare.

D'autres réaménagements ont aussi vu le jour : sur les boulevards urbains contournant le centre-ville, dans des voiries reliant la gare à l'hypercentre mais aussi dans une longue rue de quartier plus résidentielle transformée en zone de rencontre.

Enfin, la Ville a travaillé à l'assainissement de friches industrielles et à la libération d'espace pour la construction de logements, d'espaces communautaires et d'entreprises compatibles avec leur environnement et intégrant la mobilité douce.

Ainsi, la place communale, traversée par deux axes routiers importants traversant la commune de part en part, était un lieu d'embouteillages permanents, encadré par un vaste parking à ciel ouvert, ne laissant aucune place aux activités humaines.

Afin de rendre à l'hypercentre son rôle d'attractivité et de convivialité, un plan de circulation a été mis en œuvre privilégiant les modes doux et les transports en communs.

La place a été traitée en zone de rencontre et la circulation de transit en grande partie déviée vers les boulevards périphériques. Ce transfert a été possible grâce à la rénovation complète et à la sécurisation de ceux-ci et aux mesures de circulation contraignant le transit prises dans le centre.

La circulation est désormais organisée en boucle autour du centre. Un tronçon de route a été fermé et est réservé aux modes doux. Des dispositifs ralentissent la vitesse. Deux parkings ont été aménagés aux entrées de la zone. Une plus grande place accordée aux piétons, des espaces de détente, des espaces verts, une fontaine, des bancs, des arceaux vélo, une attention particulière aux PMR sont à épingle.

Une politique de stationnement réglementé a été mise en place, non sans heurt... Évaluée après un an, les mesures ont été simplifiées, toujours dans le but d'assurer une rotation dans la zone des commerces et la protection des résidents dans les zones d'habitat. Une seule zone, de courte durée, reste payante, les autres sont en zone bleue avec cartes riverains.

En termes de mobilité douce, les deux lignes du RAVel ont servi d'épine dorsale à l'établissement d'un réseau. Au nord, le RAVel 31 relie Liers à Ans, au sud, le RAVel 1 Est relie Namur à Maastricht, le long du canal Albert. La ville, en collaboration avec le SPW, a mis en place une liaison sécurisée, en site propre et en voirie, entre ces deux RAVel, reliant en pente douce le bas et le haut de Herstal. La ligne 76, déclassée, a été aussi réhabilitée pour la mobilité douce et relie le bas de Herstal au parc d'activités économiques des Hauts-Sarts. De nouvelles liaisons sont à l'étude, complétant ainsi le réseau cyclable.

A découvrir sans tarder...

Contact : Françoise DEBELLE
debelle.francoise@herstal.be

> Bonnes pratiques

La SRWT publie son guide des aménagements en faveur des bus

Pour s'assurer d'une prise en compte optimale des bus dans la circulation et à l'arrêt, la SRWT a décidé de réaliser un guide. Il a pour ambition d'informer et d'aider les administrations publiques, entre autres les communes, et les tiers concernés.

Il décrit l'ensemble des principes d'aménagements des infrastructures routières en faveur des transports en commun : circulation des autobus, espace nécessaire aux manœuvres, arrêts, infrastructures réservées, dispositifs surélevés. De nombreux petits plans détaillés permettent d'appréhender les cas de figure rencontrés sur le terrain.

Le guide comporte également toutes les informations utiles sur les procédures de demande de subsides pour l'installation d'équipements aux arrêts, de stationnement pour les vélos, ainsi que les coordonnées des personnes ressources au sein de la SRWT et du Groupe TEC.

Il vient de paraître et est téléchargeable : www.infotec.be/fr-be/professionnels/administrations-communales.aspx.



La mobilité est aussi au rendez-vous

Le Belfius Smart City Award a pour objectif de récompenser la ville ou la commune la plus créative en matière de projet durable. Un jury a, dans un premier temps, nommé dix projets, et en décembre dernier, choisi le projet lauréat. Celui-ci était proposé par la Ville d'Anvers.

Le concept de « Smart city » vise la mise en place de solutions intelligentes, innovantes et durables pour diminuer l'impact environnemental, utiliser davantage les énergies renouvelables, mieux répondre aux besoins essentiels des citoyens et améliorer leur qualité de vie. Parmi les champs d'action, la mobilité occupe une place importante de manière directe ou parfois indirecte.

Stadslab2050 est un laboratoire urbain qui a pour objectif de transformer la Ville d'Anvers en ville durable et mise sur les économies d'énergie et les énergies renouvelables en centre-ville. 14 mesures et expériences concrètes sont proposées. Les pouvoirs publics, les entreprises, les habitants et les associations s'impliquent dans des parcours spécifiques et font l'objet d'un accompagnement.

A Bruxelles, la plateforme Open Data compte déjà 510 jeux de données numériques. En quelques clics sur opendata.bruxelles.be/page/home/, il est possible de connaître, entre autres, la localisation précise des emplacements de stationnement pour les personnes handicapées, la disponibilité des vélos partagés de la station la plus proche...

La Ville de Deinze a opté pour un système de tiers payant intelligent de vélos partagés, ce qui rend l'utilisation d'un vélo partagé Blue-Bike gratuite tant pour les habitants que pour les visiteurs de la ville. Deinze est ainsi la première ville belge à assumer elle-même le financement des déplacements au moyen d'un Blue-Bike.

« Coaching énergétique sur mesure pour votre entreprise » est un projet de la Ville de Gand qui a permis à 15 entreprises de réduire jusqu'à 20 % leur consommation énergétique et vise à accompagner 110 entre-

prises supplémentaires, avec la réalisation d'un audit et un accompagnement d'un an en vue de mettre en place un plan d'économie d'énergie.

La Ville de Herstal (voir article ci-avant) s'est engagée dans un projet de redynamisation et de revitalisation urbaines sous le nom « Herstal Ré-Evolution ». Citons le réaménagement de la place Jean Jaurès comme lieu de rencontre intégrant les nouvelles technologies. Le nouvel hôtel de ville est un bâtiment intelligent : toiture et murs végétalisés, panneaux solaires, bornes intelligentes....

Éclairage public défectueux, dépôt sauvage, banc cassé,... avec l'appli « BetterStreet » intégrée dans l'appli « La Hulpe », tout citoyen peut, avec photo géolocalisée à l'appui, signaler à la commune de La Hulpe un problème sur l'espace public. Le service travaux est averti instantanément et dispose généralement des informations nécessaires pour intervenir directement.

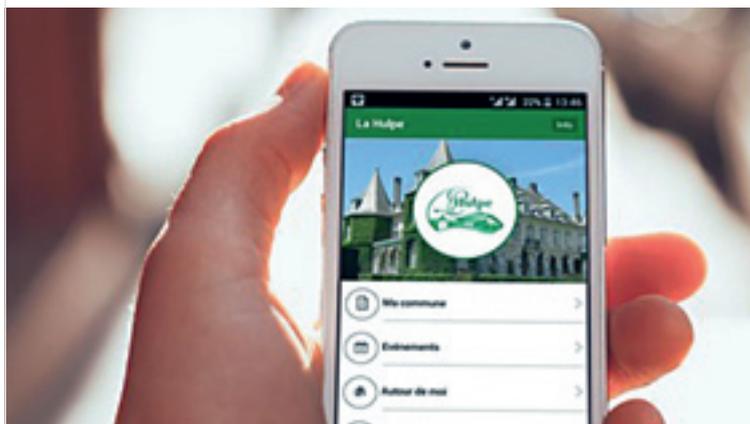
Vélocité, c'est le programme de location de vélos à moyen ou à long terme de la Ville de Liège, en partenariat avec l'association Pro Vélo. Forte du succès du programme, la Ville propose désormais des vélos à assistance électrique (VAE). Ce projet s'inscrit dans une stratégie de promotion d'un mode de transport urbain écologique (voir article ci-après).

En 2011, la Ville de Malines a été la première en Flandre à opter pour la technologie économique LED pour l'éclairage public du centre-ville et a développé un système performant et intelligent. Il est placé dans plus de 90 rues. Cet éclairage peut être associé à diverses applications comme le dimming (diminution temporaire du flux lumineux) et la détection de mouvement.

Dans la Ville de Lier, désormais, une seule banque de données pour tous les services communaux permet aux notaires et aux agents immobiliers de demander des informations sur une ou plusieurs parcelles simplement via un formulaire sur le site web de la ville et de les recevoir par mail quasiment en temps réel.

Avec le projet pilote « Rendement garanti pour les mesures d'économie d'énergie », la Ville d'Ostende a pour objectif de donner un coup de pouce aux propriétaires qui perçoivent les plus bas revenus.

Pour en savoir plus : www.levif.be/belfiussmartcity.



Source : OKRA Architectes paysagistes

> Signalisation

A Neupré : Alain passe ? Tu passes

En 2013, le code de la route se dotait d'un nouveau signal, le F45b. La volonté était de faire apparaître, dans une voie sans issue pour les voitures, l'existence d'un passage (piétons, cyclistes et cavaliers) via un sentier, un chemin, afin de promouvoir la mobilité douce. Dès lors, profitant de la campagne d'information « Alain passe ? Tu passes ! » lancée par Sentiers.be en faveur de cette mesure, la commune de Neupré a identifié l'ensemble de ces impasses débouchantes.

La commune peut compter sur un groupe bénévole particulièrement attentif et sensible au développement de la mobilité douce sur l'entité de la commune. Le Groupe Sentiers, créé en 2005 à l'initiative de l'ADL avec l'appui de l'Échevinat en charge de la mobilité, était à l'origine destiné à faire l'inventaire de tous les chemins et sentiers afin de réaliser le balisage de ceux-ci avec l'aide logistique de la commune et de son service des travaux.

Il est composé d'une trentaine de citoyens, riverains, membres de la CCATM et amoureux de la nature. Il représente un réel appui pour le service des travaux dans l'aménagement et l'entretien du réseau de sentiers. C'est donc naturellement que la commune a fait appel à eux.

En un mois, 35 impasses débouchantes ont ainsi été identifiées sur les villages de Rotheux-Rimièr, Plainevaux et Neuville-en-Condroz. Toutes sont accessibles aux piétons, 19 aux cyclistes et 27 aux cavaliers. Sur base de ce relevé, la signalisation a été mise en place par le service des travaux de la commune, grâce aux autocollants offerts par l'asbl Sentiers.be et à la commande de quelques poteaux et panneaux F45 manquants.

Ces impasses converties ont permis d'étoffer le réseau de mobilité douce sur l'ensemble de la commune et d'établir de nouvelles liaisons entre des chemins existants.

Contact : Monique LIMBURG, monique.limburg@publink.be
Sébastien JEUNEHOMME, sebajeunehomme@hotmail.com



Source : www.lavenir.net

Source : SPW - IBSO

○ « La classe » à vélo. C'est pourquoi la Région wallonne a fait confectionner un gilet fluo, élégant, jeune, pratique... réalisé par deux créatrices qui vivent à Liège. Bref : rien à voir avec les gilets traditionnels. Owlcraft se démarque par son esthétique. Un rectangle de tissu doublé avec 2 découpes, un minimum de couture et de déchets. Il se range facilement dans son sac. Un motif réfléchissant est sérigraphié sur la face fluo du gilet. (Source : owlcraft-shop.be)

○ Un bus intelligent qui détecte les piétons... Une jeune liégeoise de 23 ans a eu l'idée de développer un système qui détecte le piéton s'appêtant à traverser devant ou derrière un bus. Il est composé de capteurs situés à l'avant et à l'arrière du véhicule. Des voyants lumineux clignotants sont enclenchés pour avertir les automobilistes, un buzzer sonore prévient le piéton et un voyant lumineux est activé sur le tableau de bord du bus. Le Groupe TEC se déclare intéressé par le projet, dès qu'il sera totalement mûr. Rappelons que près d'un accident de bus sur cinq (19%) implique un piéton (Source : IBSR). A suivre !

○ La Ville de Paris opte pour la création d'une « zone à circulation restreinte » qui couvre le territoire de la capitale hormis le boulevard périphérique (ZCR). Depuis septembre dernier, la circulation des poids lourds et des autocars les plus polluants y est interdite tous les jours de 8h à 20h, y compris le week-end. C'est la loi de transition énergétique pour la croissance verte qui permet aux maires d'imposer ce type de mesure dans une zone couverte par un plan de protection de l'atmosphère. (Source : Arrêté du 13 juillet 2015 relatif à l'expérimentation d'une signalisation d'une zone à circulation restreinte dans la commune de Paris pour certaines catégories de véhicules).



A Liège : plein succès pour le système de location « Vélocité »

Le système de vélo en libre-service rencontre un succès certain, de par le monde. Ce qui ne signifie pas que d'autres formules ne peuvent se révéler aussi pertinentes. Ainsi, la Ville de Liège a adopté un autre concept : celui de la location de vélo de longue durée. Avec « Vélocité », des vélos neufs sont mis à la disposition des liégeois pour un mois, un trimestre ou une année, et ce, depuis juin 2011.

« Vélocité » propose, à un prix très attractif, un vélo urbain de qualité afin de (re)découvrir le déplacement à vélo au quotidien. Le vélo comporte 7 vitesses dans le moyeu, est constitué d'un cadre en aluminium résistant, et est équipé de pneus anti-crevaisons. Enfin, il bénéficie d'un système d'éclairage avant et arrière avec dynamo intégrée dans le moyeu afin de rester visible même à l'arrêt. Il est fourni avec un cadenas de haute sécurité. Il est possible de louer également un siège d'enfant.

Un mois	10 euros
Un trimestre	20 euros
Un an	80 euros

Ce service, accessible aux personnes âgées de 16 ans minimum, comprend l'entretien du vélo, y compris le remplacement des pièces usagées. La Ville n'exige pas de caution, mais en cas de dégâts, le montant des réparations est supporté par le locataire. Elle se réserve aussi le droit de réclamer la somme de 400 euros si le vélo est volé.

Actuellement 300 vélos sont proposés à la location. Plus de 600 contrats sont signés chaque année, soit, depuis le lancement du service, quelque 2 700 locations. La période de location la plus plébiscitée est de trois mois, ensuite un mois, souvent renouvelée, puis six mois, et enfin un an. 44 % des loueurs sont des femmes et 56 % des hommes. Les catégories d'âges des 18-24 ans, 25-29 ans et 30-39 ans sont les plus représentées. Les adultes sont donc autant intéressés par la formule que les jeunes ou les étudiants.

Pour l'autorité communale, le coût net d'un vélo par an s'élève à environ 150 euros (coût d'amortissement du vélo (estimé sur 4 ans) + coût de gestion - recettes de la location), soit 10 à 20 fois moins que celui d'un vélo en libre-service.

Au vu du succès du système (tous les vélos sont en circulation), 650 vélos supplémentaires seront disponibles à partir de mai 2016.

La Ville a également acheté 62 vélos à assistance électrique (VAE) de haute qualité (moteur Bosch dans le pédalier), pour un budget total de 90 000 euros, qu'elle met à disposition des citoyens. En un mois, elle a reçu plus de 600 candidatures et a sélectionné 240 personnes qui ont testé chacune la formule durant une période de deux mois en 2015. L'appel à candidatures est relancé ce début février et 240 personnes seront de nouveau sélectionnées en 2016. Les critères d'appréciation des candidatures prennent en compte la réflexion du candidat quant à ses choix de mobilité, son souhait de remplacer des déplacements en voiture par des déplacements à vélo, et la distance et/ou la déclivité de ses trajets.

Les candidats reçoivent une formation en début de processus : rappel du code cycliste, tour en groupe... car le système ne s'adresse pas, a priori, à des cyclistes réguliers. Ils complètent également un petit formulaire hebdomadaire d'utilisation ainsi qu'un formulaire final. Enfin, un forum en ligne leur permet d'échanger leurs questions, bons plans... Les résultats de 2015 sont là aussi très encourageants au vu de 3 éléments :

- Avant le test, 85 % des candidats n'utilisaient pas le vélo régulièrement ;
- Pendant le test, le vélo a remplacé la voiture dans 70 % des cas ;
- Après le test, 70% des candidats indiquent qu'ils vont continuer à utiliser le vélo pour leurs déplacements au quotidien.

ProVelo, via le Point Vélo de la gare des Guillemins, est partenaire du projet et est chargé de la gestion des locations/mises en location.

C'est pour ce projet innovant que la Ville de Liège a reçu le smart city award 2015 de Belfius et d'Agoria.

Contact : Marie-Claire SCHMITZ
marie-claire.schmitz@liege.be

Pour en savoir plus : www.maisondescyclistes.be/locations/velocite-0





Source : www.voiture-et-handicap.fr



Source : www.gentevents.be



Question de CeM

Engins de déplacement sur la voie publique. Quelles sont les règles ?

Nous rencontrons une grande variété de petits engins de déplacement sur nos voiries. Comment doivent-ils se comporter et, pour commencer, ont-ils l'autorisation de circuler sur la voie publique ?

Qu'entend-on par « engin de déplacement » ?

Depuis l'arrêté royal du 13 février 2007¹, qui introduit une nouvelle catégorie de véhicules à savoir « les engins de déplacement », certains véhicules lents ont désormais un statut juridique.

Deux catégories de véhicules sont identifiées.

- L'engin de déplacement non-motorisé. Il s'agit d'un engin propulsé uniquement par la force musculaire du ou des occupants et qui ne correspond pas à la définition d'un cycle² : patins à roulette, rollers, trottinette, skateboard, monocycle, chaise roulante... Aucune restriction de vitesse n'est prévue.
- L'engin de déplacement motorisé. Celui-ci désigne un véhicule à moteur à deux roues ou plus qui ne peut, par construction et par la seule puissance de son moteur, dépasser sur une route en palier la vitesse de 18 km/h : trottinette électrique, segway³, chaise roulante électrique, scooter électrique pour personne à mobilité réduite...

Comment doivent-ils se comporter ?

En fonction de leur vitesse, qu'ils soient motorisés ou non, suivant l'article 7 bis du code de la route, ils sont assimilés à des piétons ou à des cyclistes. Ainsi, lorsque les utilisateurs de ces engins de déplacement ne circulent pas plus rapidement qu'à l'allure du pas,

ils doivent suivre les règles d'application pour les piétons. S'ils se déplacent plus rapidement qu'à l'allure du pas, ils doivent suivre les règles d'application pour les cyclistes.

Quand une homologation est-elle requise ?

Pour être autorisés à circuler sur la voie publique, les engins de déplacement motorisés doivent satisfaire aux conditions minimales en matière de sécurité technique reprises dans la directive européenne 2002/24/CE, concernant les véhicules à deux et trois roues destinés à circuler sur la voie publique, et être homologués par le Service public de Wallonie. Le certificat de conformité ou le certificat d'homologation individuel sert de preuve que le véhicule est bien homologué.

C'est ainsi que les « pocket-bikes » par exemple (mini motos : toutefois aujourd'hui tombés en désuétude), n'ont jamais reçu cette homologation et ne sont pas autorisés à circuler sur la voie publique.

Quid de l'immatriculation ?

Les engins de déplacement ne sont pas soumis à l'immatriculation.

¹ Arrêté royal du 13 février 2007 relatif aux engins de déplacement (Moniteur belge du 23 février 2007).

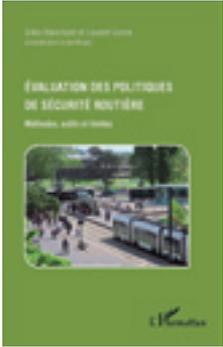
² Le terme « cycle » désigne tout véhicule à deux roues ou plus, propulsé à l'aide de pédales ou de manivelles par un ou plusieurs de ses occupants et non pourvu d'un moteur, tel qu'une bicyclette, un tricycle ou un quadricycle.

L'adjonction d'un moteur électrique d'appoint d'une puissance nominale continue maximale de 0,25 kW, dont l'alimentation est réduite progressivement et finalement interrompue lorsque le véhicule atteint la vitesse de 25 km/h, ou plus tôt si le conducteur arrête de pédaler, ne modifie pas la classification de l'engin comme cycle.

³ Il n'existe donc pas d'accord entre Etats membres quant à l'admission du Segway sur la voie publique. A notre connaissance, les Etats membres ne tentent rien pour concilier leurs vues en la matière. La Belgique autorise l'utilisation du Segway sur les trottoirs et les pistes cyclables et, à défaut de ceux-ci, sur la chaussée ou sur l'accotement.



> Lu pour vous ...



Gilles Blanchard et Laurent Carnis, **Évaluation des politiques de sécurité routière**, L'Harmattan, 2015.

Évaluer les politiques de sécurité routière est donc nécessaire, à la fois pour rendre compte de leur impact, et pour aider le décideur à les améliorer. La démarche évaluative ouvre de nouveaux questionnements, notamment éthiques. Cet ouvrage rassemble 12 contributions, invitant à la fois le lecteur averti et le grand public à porter un regard différent sur le sujet et ses enjeux.



Le stationnement public en France : état des lieux et perspectives, Certu (Dossiers), 2013.

L'ouvrage propose un panorama du stationnement public en France à partir de l'analyse des résultats de l'enquête du Certu menée en 2010. Connaître le mieux possible l'offre existante, objectiver la demande et analyser le comportement

des usagers est la base de toute stratégie en matière de stationnement. C'est à partir de ces éléments de diagnostic qu'on oriente la politique sur l'ensemble du territoire, en agissant sur l'offre, la réglementation, la tarification et la surveillance du stationnement.

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>

> Humour



Photo de couverture : Nouvelle gare de Herstal. ARJM architecture. © Filip Dujardin.

> Agenda

Du réseau

- Septembre 2016. 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

New

Nouveau ! Formation de Mobility Manager en Wallonie

Il s'agit d'une initiative de la Région wallonne, développée en collaboration avec l'UWE et Partena. La formation débutera très probablement au mois d'avril (dates à préciser) et s'adresse aux gestionnaires de la mobilité dans les entreprises privées et publiques.

Durée : 5 jours + une journée de visite(s), établie sur base des demandes des candidats

Thèmes :

Module 1 : mise en contexte (le tissu entrepreneurial wallon et la mobilité en Wallonie)

Module 2 : plan d'actions (réaliser une enquête, un profil de mobilité et d'accessibilité, le PDE)

Module 3 : multimodalité (évocation de tous les modes de transport)

Module 4 : fiscalité, fleet management

Module 5 : communication

20 places sont disponibles. Une seconde session pourra être organisée après l'été, ensuite une par an. La formation est payante (coût à préciser encore).

Infos : Charlotte Dallemagne
charlotte.dallemagne@spw.wallonie.be

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



**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)

