

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité



SPW | Éditions

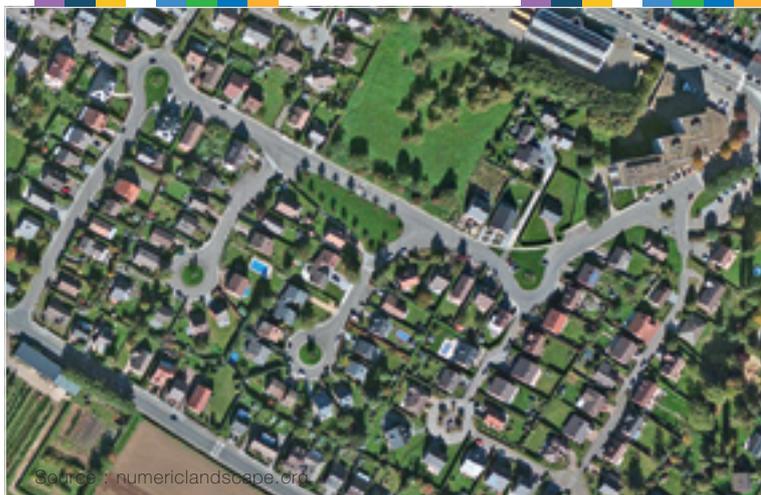
Mobilité

- > La parole à ... Cédric Harmant
- > Vélo. Des signaux B22 et B23 sur le réseau routier régional wallon
- > Gamah devient Atingo
- > Redevance kilométrique. Qui est exonéré ?
- > NAM'IN MOVE dessine le réseau bus namurois de demain
- > Un centre de distribution urbaine à Charleroi
- > Seraing. Hier, aujourd'hui, demain
- > La Louvière opte pour la location de vélos de longue durée
- > Zones résidentielles et de rencontre. Qui a la priorité ?

> **sommaire**



Wallonie



Source : numericalandscape.org

> La parole à ...

Cédric Harmant, architecte, direction de l'Aménagement du Territoire, du Logement, du Patrimoine et de l'Energie du Brabant wallon

Attaché auprès du Fonctionnaire délégué depuis dix ans, je suis chargé de rendre des avis ou décisions sur l'ensemble des demandes de permis pour les communes dont j'ai la gestion. Nous travaillons également, en amont, à l'élaboration de documents prospectifs plus généraux comme les Schémas de Structure ou les Plans Communaux de Mobilité. Tout ceci s'inscrivant en cohérence avec des outils régionaux tels que le Schéma de Développement de l'Espace Régional ou la Déclaration de Politique Régionale.

La mobilité est un élément décisif. Lors des enquêtes publiques, c'est d'ailleurs le point le plus souvent soulevé : augmentation du charroi, bruit, sécurité, pollution... Ce qui démontre combien la mobilité touche fondamentalement à la notion de qualité du cadre de vie pour le citoyen.

Chaque acte d'urbanisme a un impact en termes de mobilité. S'il apparaît évident dans le cadre de grands projets immobiliers, il peut sembler insignifiant pour la construction d'une habitation unifamiliale. Pourtant, l'effet cumulatif des petites demandes n'est pas à négliger, et nombre de communes rurales se retrouvent aujourd'hui confrontées à une congestion du trafic grandissante. Le Brabant wallon subit une importante pression foncière qu'il convient d'encadrer, au risque de se retrouver face à des enjeux de mobilité ingérables.

Les questions liées à la mobilité, c'est au quotidien qu'on y est confronté : quelle densité et quel programme sont acceptables sur un terrain au vu de sa situation ? Quels seront les impacts et nuisances en termes de mobilité ? Quelles mesures imposer pour minimiser cet impact ? Comment favoriser une autre mobilité que le « tout à la voiture » ?

Ainsi, on privilégiera la densification des noyaux d'ha-

bitat près des services et des commerces ; on évitera par exemple l'implantation d'une pharmacie le long d'une nationale loin de toute habitation ; on sera vigilant à la présence d'un local vélo dans la construction d'un immeuble ou de bureaux ; on veillera à une place pour les modes doux et PMR dans l'aménagement des espaces publics... La réalisation d'outils planologiques tels que mentionnés ci-dessus, trop souvent négligée par les communes au vu de la complexité de leur élaboration, est primordiale pour encadrer et objectiver ces réflexions.

Les bâtiments érigés aujourd'hui seront là pendant plusieurs décennies. Leurs conséquences en matière de mobilité aussi. Nous payons les erreurs du passé, tel l'étalement de l'habitat, témoin de l'époque de la voiture reine. C'est donc, à notre modeste niveau, au paysage et à la mobilité de demain que l'on contribue. C'est bien cela qui rend ce travail si passionnant.

Contact : Cédric HARMANT
cedric.harmant@spw.wallonie.be

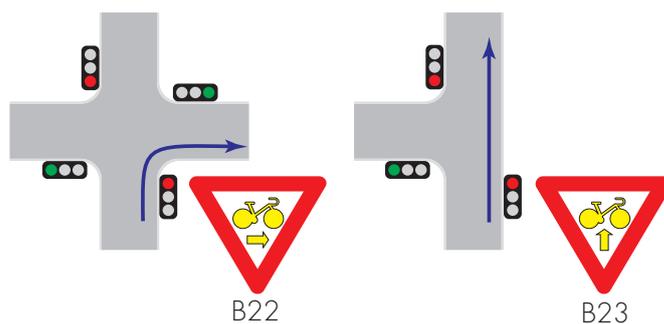
> Vélo

Des signaux B22 et B23 sur le réseau routier régional wallon

En décembre 2011, le code de la route a été complété de deux signaux qui permettent désormais aux cyclistes de franchir un feu lumineux lorsqu'il est rouge ou orange, pour tourner à droite (signal B22) ou dans le sens du tout droit (signal B23). Leur mise en place nécessite un règlement complémentaire de circulation routière.

La mise en œuvre d'un cédez-le-passage cycliste à des feux demande une analyse préalable en termes de sécurité routière. Ainsi, sur le réseau routier régional, il a été décidé de tenir compte des critères suivants :

- l'existence d'aménagement cyclable. La présence d'un cheminement cyclable après les feux comme par exemple une piste cyclable, un RAVeL ou un piétonnier (mais pas une bande cyclable suggérée) est une condition indispensable ;
- la visibilité réciproque entre usagers. Si la signalisation tricolore est mise en place pour pallier le manque de visibilité, alors un tel carrefour ne se prête pas à l'installation de ces signaux ;



- la configuration géométrique du carrefour. Une attention particulière est portée à ce critère : les trajectoires des cyclistes sont-elles oui ou non en conflit avec le passage des autres usagers ?
- la lisibilité du carrefour. Le fonctionnement du carrefour doit être compris aisément et rapidement par les usagers ;
- la circulation. Des critères comme la nature, la vitesse ou l'importance du trafic (véhicules motorisés, cyclistes, piétons) sont pris en compte. En présence de nombreux poids lourds, un tel aménagement n'est pas conseillé. En effet dans certains cas, en manœuvrant, les camions peuvent empiéter sur la trajectoire des cyclistes.

A ce jour, 45 carrefours à feux sur voirie régionale ont été équipés ou le seront prochainement. Ce nombre augmentera à l'avenir avec le développement du réseau cyclable et la prise en compte systématique des cyclistes dans les nouveaux carrefours à feux ou les réaménagements de carrefours existants.

Contact : Frédéric BAELEN
frederic.baelen@spw.wallonie.be

> Personnes à mobilité réduite

Gamah devient Atingo

En 1980, des défenseurs de la cause PMR créaient l'asbl Gamah, véritable groupe de pression réclamant des aménagements pour les personnes handicapées. Au fil des années, Gamah s'est attelé à améliorer l'accessibilité pour son public-cible, appelé depuis : personnes à mobilité réduite.

Petit à petit les moyens pour y parvenir ont évolué. Le dialogue et la transmission du savoir engrangé durant 35 années sont devenus progressivement les deux principaux leviers d'action. Le public concerné a également évolué et constitue une part importante de la population. Ainsi sont naturellement nés les services de consultance et de formation à destination des personnes pouvant agir sur leur environnement : auteurs de projet, gestionnaires, mandataires politiques, fournisseurs, étudiants...

Pour accompagner ces changements et souligner un renouveau, Gamah a décidé de tourner une page et devient Atingo ou « l'importance de pouvoir atteindre son but ».

Petit à petit, la documentation amassée au fil des années sera disponible sur le site www.atingo.be. Le site www.gamah.be restera ouvert jusqu'à ce que le nouvel espace de documentation soit entièrement complété.

Contact : info@atingo.be
Pour en savoir plus : www.atingo.be



> Redevance kilométrique

Entrée en vigueur le 1^{er} avril.
Qui est exonéré ?

Depuis le 1^{er} avril, le système de prélèvement kilométrique pour les véhicules de transport de marchandises dont la masse maximale autorisée (MMA) est supérieure à 3,5 tonnes, que ces véhicules soient immatriculés en Belgique ou à l'étranger, est opérationnel. Ce système remplace l'eurovignette, à laquelle les véhicules de plus de 7,5 tonnes étaient astreints.

Le système est basé sur l'utilisation du réseau routier, puisque la tarification kilométrique prend en compte les frais d'infrastructure et l'impact environnemental (en fonction de la norme d'émission européenne). Elle est applicable sur le réseau : www.viapass.be/fr/telechargements.

Chaque poids lourd circulant en Belgique doit donc être équipé d'un On Board Unit (OBU) en état de marche. Celui-ci calcule les kilomètres parcourus sur les tronçons soumis au péage.

Les véhicules affectés à des tâches d'intérêt général : (la défense nationale, la protection civile, les pompiers, la police), les véhicules équipés spécialement et exclusivement à des fins médicales, et les tracteurs de type agricole, horticole, forestiers ou utilisés uniquement pour la pisciculture sont exonérés mais doivent introduire une demande d'exonération auprès de la Sofico.

Certains véhicules-outils, dans la mesure où ils ne transportent pas de marchandises (grues mobiles, élévateurs, excavatrices, bulldozers, pompes à béton automotrices sans mixer...), les véhicules avec plaque d'essai ZZ¹, les véhicules ancêtres avec un numéro de plaque « 0 »², les véhicules auto-école, pour autant qu'ils satisfassent également un ensemble de conditions, sont hors champ d'application.

Pour en savoir plus : www.viapass.be
Cemaphore n°125, juillet-août 2015, page 4.

¹ pour autant qu'ils soient utilisés uniquement selon les conditions imposées par l'A.R. du 8 janvier 1996 portant réglementation de l'immatriculation des plaques commerciales pour véhicules à moteur et remorques.

² qui sont uniquement utilisés selon les conditions de l'article 2, 7°, de l'A.R. du 15 mars 1968 concernant les conditions techniques des véhicules.



> Transport en commun

NAM'IN MOVE dessine le réseau bus namurois de demain

Les transports en commun sont présents à Namur depuis... 124 ans. Après tant d'années d'adaptations successives, le modèle de transport a clairement montré ses limites. Aujourd'hui, l'objectif est de repenser le réseau et les infrastructures en s'appuyant sur le principe suivant : le bus doit devenir, à terme, le moyen de transport autour duquel s'articule la mobilité namuroise. Ainsi le transport public devient un rouage essentiel d'une mobilité multimodale : marche, vélo, moto, bus, train et voiture se complètent plus qu'ils ne se concurrencent.

Le réseau TEC à Namur en quelques chiffres

17 lignes urbaines
24 lignes périurbaines
2 lignes Mobiparcs
420 arrêts
46 000 voyages/jour scolaire
13 millions d'euros/an de dépenses
7 millions d'euros/an de recettes

Le travail de réflexion mené depuis 2 ans par le TEC, la Ville et la Région intègre les écueils de la situation actuelle pour proposer des solutions à court, à moyen et à long termes. Outre les difficultés liées à la morphologie de la ville, de nouveaux besoins émergent avec la création de nouveaux quartiers.

En s'appuyant sur le schéma de structure communal dont s'est dotée la Ville, et plus largement sur sa politique en termes de mobilité et d'habitat, le nouveau plan permettra aux utilisateurs du réseau de bénéficier d'un service de transport en commun plus efficace, fiable, rapide et confortable, adapté à leurs besoins et plus respectueux de l'environnement. La mobilité est intégrée dans une vision globale des besoins.

Tout ne changera pas du jour au lendemain sur le réseau de bus namurois : ce qui fonctionne bien aujourd'hui sera maintenu voire renforcé. A ce jour, les plans exacts et les horaires des futures lignes ne sont pas encore finalisés. Pratiquement, le réseau évoluera par groupe de quelques lignes, concernant plusieurs quartiers, et ce à partir du deuxième semestre 2016. Préalablement à chaque modification, le TEC ira à la rencontre des voyageurs pour leur présenter les changements et répondre à leurs questions.

Le plan se base principalement sur les six actions suivantes :

1. structurer le réseau en proposant trois niveaux :
 - un réseau structurant reliant les pôles principaux, empruntant les grands axes. Il visera à proposer

capacité, fréquence et ponctualité ;

- un réseau de proximité, en complément, qui assurera les liaisons moins directes ;
- un réseau périurbain optimisé, qui offrira des liaisons avec les villages et les campagnes ;

2. identifier et confortabiliser les arrêts principaux et y développer des services et des informations utiles aux voyageurs (notamment l'information en temps réel), proposer de meilleures conditions d'attente...

3. prendre des mesures de circulation. Il s'agit, notamment, d'aménager les infrastructures de manière à réserver des bandes de circulation aux bus, en particulier sur les axes structurants, afin de les rendre plus rapides et plus compétitifs ;

4. améliorer l'accessibilité des arrêts du réseau, notamment pour les piétons, les PMR et les cyclistes ;

5. adapter les bus aux besoins actuels, avec notamment l'acquisition de onze bus hybrides, qui rouleront en mode électrique « zero emission » en centre-ville ;

6. proposer des services complémentaires spécifiques là où le transport collectif classique n'est pas adapté, avec un niveau de service et un tarif adaptés : TaxiTEC, Mobiparcs, transport à la demande... Quant aux services Li Bia Vélo ou Cambio, ils seront encore mieux intégrés.

Et parmi les projets très concrets, citons déjà :

- l'aménagement des axes principaux tels que la chaussée de Louvain ;
- la réalisation des futurs parkings P + R, d'abord à Bouge, puis à Erpent notamment ;
- le (re)déploiement de services complémentaires (TEC et non TEC), offrant une multimodalité ;
- l'équipement des arrêts principaux de nouvelles technologies (connexion wi-fi, affichage dynamique des horaires en temps réel...).

A suivre donc...

Contact : www.naminmove.be



Source : TEC - Namur.

Un centre de distribution urbaine à Charleroi

C'est une première en Région wallonne. A partir d'un entrepôt d'environ 2 000 mètres carrés, situé sur la voie d'accès du Ring intérieur, à deux pas de la Place de la Digue et au cœur de la ville, des camionnettes écologiques prendront le relais des semi-remorques pour livrer des clients et des commerces du centre-ville.

Il s'agit de l'un des huit éléments du programme Phénix, financé dans le cadre de l'avant-dernier appel à projets des fonds structurels européens. Il représente un investissement de 6 millions d'euros, porté pour 90% par la Région wallonne et le fonds européen de développement FEDER.

Le CDU est appelé à jouer un rôle essentiel dans la perspective du développement de Rive Gauche et pour le centre-ville. Les paquets sont mutualisés selon les destinataires ou les quartiers et transportés groupés à l'aide de camions et camionnettes, si possible électriques, ou, pour les envois de petite taille, de vélos-cargos. L'avantage est double : le nombre de camions circulant dans le centre-ville est réduit et les modes de transport sont plus écologiques.

D'autres fonctionnalités que la réception de marchandises non alimentaires sont prévues telles que la récupération des déchets, la gestion de stocks, le développement de l'e-commerce...

Les accords avec les acteurs locaux, commerçants ou logisticiens, doivent être concrétisés et le centre pourra ensuite être opérationnel.

City Dépôt vient d'être désigné comme concessionnaire. Cette société assure déjà des livraisons auprès de 800 commerces et entreprises à Bruxelles. La société a démarré à Hasselt et s'est développée ensuite avec l'arrivée de bpost. Gand, Anvers, Bruges et Bruxelles ont ensuite embrayé. Charleroi constitue la première expérience en Wallonie.



Vite dit ...



○ **Walking meeting : tout bénéfique !** Appelées aussi « Walk and talk », les réunions marchées ne sont pas un vain mot. Certaines entreprises les pratiquent de plus en plus pour les discussions en petit comité. Ainsi un tête à tête avec un collègue en parcourant 1 kilomètre est bénéfique pour la santé, brise un certain formalisme et stimule la créativité, comme l'affirment des chercheurs de la Stanford University. Qu'on se le dise : la marche est pleine de promesses !

○ **Un premier bus autoguidé sur la voie publique** circule actuellement aux Pays-Bas, entre la gare de Ede-Wageningen et l'université (10 kilomètres). Pas de volant, pas de pédale ! Pour se repérer, le « WEpod » dispose notamment d'un système de navigation GPS, de lasers de détection et de caméras. Il ne dépasse pas 25 km/h dans cette phase d'essai mais peut atteindre une vitesse maximale de 40km/h. Ce véhicule sans chauffeur comporte 6 places. Il est équipé d'un bouton-levier pour les situations d'urgence. Si la phase d'essai se révèle satisfaisante, les bus devraient être mêlés au trafic dès le mois de juin. A suivre donc... (Source : www.greendino.nl/wepod.html/wepods.nl).

○ **Des pneus en racines de pissenlit ?** Le fabricant de pneumatiques japonais Bridgestone, leader mondial du secteur, et l'allemand Continental investissent dans les études sur une variété de pissenlits originaire de Russie, le « Taraxacum kok-saghyz », qui pourrait devenir d'ici cinq à dix ans une alternative crédible au latex naturel tiré de l'hévéa. L'intérêt majeur de cette alternative au latex est la possibilité de rapprocher les lieux de production des centres de consommation, dont les deux principaux sont l'Europe et les Etats-Unis.





-  périmètre séquence
-  axe structurant
-  voie créée
-  nouvelle liaison piétonne
-  espace public créé
-  bâtiment réperant
-  rue commerçante historique
-  nouvelle construction d'habitat
-  nouvelle construction d'activité
-  talus existant
-  trame verte existante
-  trame verte créée
-  structure végétale créée
-  emprise industrielle
-  cours d'eau

Source : ERIGES

> Seraing

Hier, aujourd'hui, demain...

Après avoir visité Herstal, l'équipe de coordination du réseau des CeM s'est rendue à Seraing pour y découvrir les avancées en terme de mobilité et de développement territorial. Seraing : c'est 64 500 habitants, un territoire de 35 km², une réputation liée à l'essor de l'industrie et de la verrerie, qui ont façonné au fil du temps le paysage urbain et la mobilité. Aujourd'hui encore, malgré la crise de la sidérurgie en Europe, le secteur industriel reste un pourvoyeur d'emplois important dans la commune.

Seraing cultive les contrastes : en termes de relief (vallée et plateaux de part et d'autre de la Meuse), d'affectation (vallée urbaine et industrielle dense, plateaux plus ruraux et boisés), de qualité du bâti (habitat plus ancien et dégradé dans la vallée, plus récent et « modernisé » sur les plateaux) et de population (plus précarisée dans le fond de vallée, plus aisée sur les plateaux).

Les autorités communales ont souhaité anticiper la fermeture de l'outil sidérurgique lourd, annoncé depuis des années, en élaborant une réflexion à long terme de reconversion de la vallée sérésienne, durement touchée par les effets de l'imbrication de l'industrie et de l'habitat.

A cet égard, un des objectifs principaux du Plan communal de mobilité réalisé en 2004 visait à assurer la cohérence entre les politiques d'aménagement du territoire et de mobilité. Le PCM a retenu le concept en peigne comme schéma directeur des déplacements qui doit orienter les réflexions en termes de concept multimodal. Sept périmètres à enjeux importants ont été identifiés, dont la majorité concerne le fond de vallée où l'absence de connexions ouest-est a été mise en évidence.

C'est à la suite de ce constat et de recommandations émises par le PCM qu'un master plan a été initié.

Celui-ci s'articule autour de 2 axes structurants : l'entrée de ville (tête de pont et rue Cockerill) et le tracé du boulevard urbain qui traverse la vallée sérésienne d'est en ouest, sur une longueur totale de 6,5 kilomètres. Il traduit l'objectif de requalification globale de 800 hectares d'industrie, de commerces et d'habitat particulièrement précarisés, à court, à moyen et à long termes (30 à 40 ans). En proposant une série d'intentions urbaines, il garantit la cohérence et l'harmonisation des actions de requalification du bâti (destructions, rénovations, constructions neuves) et constitue un outil d'aide à la décision stratégique du redéveloppement urbain et un outil de négociation face aux industriels qui se désengagent et aux promoteurs privés. Il s'agit de réaliser de véritables axes de redéploiement qui amélioreront la mobilité au sein de la vallée et la communication entre les quartiers tout en redynamisant le tissu économique et urbain.

L'ouvrage complet sera réalisé en 3 phases de construction. Le tronçon aujourd'hui achevé et financé en grande partie par les fonds structurels européens en constitue la phase centrale. La seconde phase bénéficie déjà des cofinancements FEDER nécessaires à sa réalisation. Quant à la dernière phase, elle finalisera l'ensemble en prolongeant la voirie à l'ouest et à terme à l'est afin de rejoindre Liège en passant par le site du haut fourneau B.

Le boulevard urbain comporte deux voies de circulation, une dans chaque sens, une berme centrale arborée, des zones de parkings et des trottoirs partagés pour piétons et cyclistes, le tout atteignant une largeur totale de 23 mètres, pour une circulation fluide, à faible vitesse et accessible à tous les modes de transports. L'entrée de ville dispose en outre d'un site propre central pour les bus.

Notre journée, fort intéressante, s'est terminée par une visite des lieux en vélo électrique, guidée par deux conseillers en mobilité sérésiens : rien de tel pour découvrir les aménagements réalisés !

Contact : Christian COELMONT
c.coelmont@seraing.be

La Louvière opte à son tour pour la location de longue durée

La Louvière souhaite encourager ses habitants à se remettre en selle, notamment pour les déplacements quotidiens. C'est pourquoi, depuis le 1^{er} mars, la Ville propose un service de location de vélo longue durée (de 1 à 12 mois) à ceux qui souhaitent utiliser le vélo comme mode de transport régulier. Une quarantaine de vélos sont disponibles. Pour un usage de loisirs, un service de location à la journée est proposé via la Maison du Tourisme.

Le système s'inspire du projet mis en place à Liège, où une flotte de plus de 600 vélos est mise en location.

Mixtes et munis de sept vitesses, les vélos sont équipés de garde-boues, d'un porte-bagage et d'un antivol. Ils se caractérisent par leur simplicité, leur fiabilité et leur efficacité en milieu urbain. Ils pourront être équipés de sacoches ou de sièges pour enfants, à la demande.

Le service est destiné aux Louviérois. Le coût de location est relativement bon marché et dégressif. La personne qui viendra louer un vélo se verra proposer un accompagnement à la (re)mise en selle si besoin : rappel du code de la route, consignes d'entretien, voire coaching pour apprendre à se déplacer à vélo dans la circulation.

Un mois	15 euros
Six mois	40 euros
Un an	70 euros

Dans un premier temps, c'est le service mobilité qui gère les locations au départ de la Cité administrative.

Contact : Frédéric BALAND (Monsieur Vélo de La Louvière)
fbaland@lalouviere.be



Gembloux, zone de rencontre. Source : ICEDD.

Zones résidentielles et de rencontre. Qui a la priorité ?

En 1978 le concept de zone résidentielle est apparu dans notre code de la route, et en 2003, celui de zone de rencontre, imposant les mêmes règles de comportement dans l'espace public et l'utilisation des mêmes panneaux de signalisation que pour une zone résidentielle.

Petit rappel. Quelles sont les règles de circulation ?

Le code de la route prévoit des règles spécifiques pour la circulation dans les zones résidentielles et dans les zones de rencontre. En particulier, « les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique, les jeux y sont également autorisés ». Cette règle correspond à un objectif de partage de l'espace public. « Les conducteurs ne peuvent mettre les piétons en danger ni les gêner, au besoin ils doivent s'arrêter. Ils doivent en outre redoubler de prudence en présence d'enfants. Les piétons ne peuvent entraver la circulation sans nécessité. ». La vitesse est limitée à 20 km/heure.

Et dans un carrefour : comment se comporter ?

Dans les zones de rencontre et les zones résidentielles, la priorité de droite est, a priori, de rigueur, même si la réglementation ne prévoit pas cette règle explicitement. Ce principe vise les véhicules uniquement.



F12a



F12b

Pour en savoir plus :

Article 32 et 22 bis du code de la route.
Circulaire ministérielle le 23 mai 2011, Circulaire ministérielle du 23 mai 2011 relative aux zones résidentielle et de rencontre (Moniteur belge du 2 août 2011).
Françoise Bradfer et Ambre Vassart, Zones résidentielles et de rencontre : des outils pour favoriser la convivialité et la qualité de vie dans les quartiers, UVCW, in Mouvement communal n°873, décembre 2012, pp.28-33.



> Lu pour vous ...



Nicolas Pressicaud, **Et le vélo dans tout ça ? Le territoire et la mobilité vus de ma selle - Chroniques cyclo-logiques 2**, L'Harmattan, 2015.

L'auteur poursuit les recherches qu'il a entamées en 1997 sur le vélo, la ville, les politiques et les stratégies de mobilité, en rassemblant des textes de natures diverses recueillis entre 2007 et 2015 (comptes rendus de colloques, notes de lecture, récits d'expériences...). Les problématiques inhérentes à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme sont présentées et traitées du point de vue du cycliste. L'ouvrage s'adresse aux professionnels et aux responsables politiques soucieux d'une vision globalement responsable où le vélo retrouverait la place qu'il mérite.



Jean-Pierre Orfeuil et Fabrice Ripoll, **Accès et mobilités. Les nouvelles inégalités**, Infolio, (Archigraphy poche), 2015.

Les auteurs livrent ici leurs analyses croisées sur les liens qu'ils font entre inégalités sociales et inégalités de mobilité (ou d'accès). Jean-Pierre Orfeuil aborde la question par les capacités d'accès aux ressources et aux territoires, pour traiter ensuite des conséquences des difficultés de mobilité sur les inégalités

sociales, à l'échelle des individus et des territoires. Fabrice Ripoll de son côté plaide pour une approche de la mobilité comme construction sociale, dresse un tableau des formes de contraintes inhérentes aux déplacements, et conclut sur les stratégies de résistance aux déplacements.

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>

QUIZ

Le coût moyen de construction d'une place de stationnement en surface (hors foncier) est de :

- a. 1 000 à 1 500 Euros
- b. 2 000 à 5 000 Euros
- c. 7 000 à 15 000 Euros

(la bonne réponse se trouve en bas de la page)

> Agenda

Du réseau

- Le 24 juin 2016. Colloque annuel des CeM, à Charleroi.
- Printemps 2017. 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