

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

- > La parole à ... Francis Meunier
- > Les déplacements domicile-travail sous la loupe
- > Livraisons légères. Un bel avenir en perspective
- > Une passerelle cyclo-pédestre pour franchir la Meuse à Liège
- > L'autocar est-il en pleine mutation ?
- > Marquage de pictogrammes vélos sur la chaussée. Vraie ou fausse sécurité ?

> sommaire



Source : SPW - DGO2.

> La parole à ...

Francis Meunier, inspecteur à la Direction de la Sécurité des Infrastructures routières du SPW et CeM

Plus de 40 ans au service de la mobilité et de la sécurité routière et voilà une page qui se tourne : l'occasion pour moi de vous éclairer un peu sur l'évolution de la mobilité dans notre société. Il s'agit là d'un pan de la mémoire ancestrale... d'un homme de terrain !

Terminant actuellement ma carrière au SPW, j'ai démarré celle-ci dans le service de la réglementation du Ministère des Communications au début des années 1970 et ai participé à la rédaction du code de la route de 1975 et des règlements qui ont suivi, comme le règlement du gestionnaire de la voirie, par exemple.

Passé au service d'inspection chargé de la tutelle sur les voiries communales, une de mes tâches, dans le cadre de ce dernier règlement, a consisté à faire remettre en priorité de droite les voiries communales dans le cadre de ce qu'on appelle la hiérarchisation des voiries. Il faut dire qu'à l'époque, en voirie communale, un carrefour était prioritaire, l'autre pas... difficile de s'y retrouver...

Une autre mission consistait à faire enlever toutes les limitations de vitesse à 40 ou à 20 km/h qui fleurissaient un peu partout. Une forme de grand nettoyage... Ce ne fut pas toujours chose aisée de ramener de l'uniformité et des tensions sont parfois apparues avec certains mandataires communaux qu'il a fallu convaincre...

Durant cette période où le pétrole était bon marché (on roulait en voiture américaine dans certains ministères...), on ne lésinait pas non plus sur le béton ou l'asphalte.

C'est ainsi que certaines voiries n'étaient subsidiées

que si elles présentaient des largeurs qui feraient frémir (ou fantasmer...) plus d'un aménageur actuel. Dans certains nouveaux quartiers résidentiels, leur largeur devait impérativement être de 7,50 m. Dans ce contexte du « tout à la voiture », on se souciait peu des usagers faibles comme les piétons et les cyclistes, mais ces derniers étaient encore souvent confrontés à un trafic relativement faible.

Toute entrave à la circulation était mal perçue et je me souviens qu'on enjoignait certaines communes à enlever, subito presto, les chicanes installées, considérant qu'il s'agissait d'obstacles sur la voie publique. Autre époque...

Le plaisir de la conduite était bien présent vu l'absence de contraintes mais, par contre, les accidents étaient nombreux et meurtriers.

Malgré l'augmentation du coût du pétrole, les besoins de mobilité n'ont fait que croître et le parc automobile a connu une augmentation spectaculaire qui a parfois surpris les spécialistes.

Les mentalités ont évolué et peu à peu les aménageurs ont commencé à prendre en considération les différentes catégories d'usagers et les transports en commun : ce dont on ne peut que se féliciter. Mais c'est parfois un véritable challenge d'offrir à chaque usager sa place sur une voie publique qui n'est pas extensible et de bien signaler tout cela.

Comme c'est souvent le cas, par un effet de balancier, la tendance est parfois aujourd'hui de concevoir des voiries un peu trop « justes », ce qui peut occasionner d'autres types de problèmes et même parfois gêner le passage des véhicules de secours. Donc, prudence en la matière...

Un des problèmes et pas le moindre est d'apporter une réponse aux riverains qui réclament à cor et à cri (c'est parfois un euphémisme) des aménagements destinés à ralentir la vitesse ou de nature à dissuader la circulation en transit. L'absence de réactions de la part de la commune suscite évidemment des tollés mais l'apport de solutions en génère parfois tout autant.

Bien qu'ayant toujours le « feu sacré », je ne vous cacherai pas - sans doute l'âge aidant - que j'ai parfois du mal à me confronter à l'individualisme forcené, voire à la mauvaise foi, de certains. Par contre, s'il y a un aspect dont on peut se féliciter, c'est la diminution des accidents de la route qui résulte des efforts des divers acteurs œuvrant pour la sécurité routière. Il y aura certainement lieu de continuer ce combat sous peine de perdre les résultats engrangés.

Dans une société où la mobilité conditionne de plus en plus notre vie (25 % des personnes se disent stressées au quotidien par leurs déplacements), les Conseillers en mobilité (CeM) sont en première ligne pour répondre à tous les problèmes qui vont se présenter et devront parfois se battre pour essayer d'appliquer au mieux les grands principes acquis en formation.

A cet égard, je regrette que les décisions prises dans les communes le soient trop souvent « à la carte », en fonction des demandes des habitants, sans vision globale. C'est par sa force de persuasion et ses compétences que le message du CeM pourra passer. Vu la diversité des problèmes et des outils disponibles, il doit rester curieux de tout ce qui touche son domaine.

Je ne doute pas que les responsables du réseau des CeM seront là pour épauler ceux-ci comme ils (elles) le font si bien depuis de nombreuses années. Je garderai un excellent souvenir des contacts noués avec certains d'entre eux.

Bonne route à tous !

Contact : Francis MEUNIER
francis.meunier@spw.wallonie.be

> Enquête

Les déplacements domicile-travail sous la loupe

Tous les 3 ans, depuis 2005, la réalisation d'un diagnostic des déplacements domicile-travail est une obligation légale pour tous les employeurs belges qui occupent plus de 100 personnes, pour chacune de leurs unités d'établissement comptant plus de 30 travailleurs. L'objectif est de recueillir des données sur ces déplacements et sur les politiques de mobilité mises en œuvre par les entreprises (ces informations sont ensuite relayées et utilisées par des acteurs de la mobilité), et d'inciter les employeurs à prendre des mesures encourageant une mobilité plus durable. La quatrième enquête vient de livrer ses résultats.

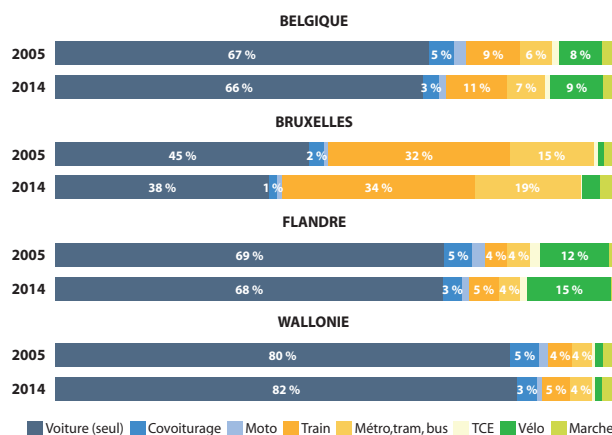
3 947 employeurs

10 734 établissements

1,5 million de travailleurs

Si le mode de transport le plus utilisé¹ pour les déplacements domicile-travail reste la voiture (seul(e) ou avec un membre de la famille) avec 65,6 % des déplacements, son utilisation (y compris en covoiturage) ainsi que celle de la moto ont diminué de 4,9 % entre 2005 et 2014, (de 73,2 % à 69,7 %). Cette situation profite au transport public, dont l'utilisation passe de 15,4 % à 17,7 % (soit une augmentation de 15,3 %), et au vélo dont l'utilisation passe de 7,8 % à 9,5 % (soit une augmentation de 21,3 %).

La répartition modale diffère fortement selon que le lieu de travail est situé en zone urbaine à forte densité de population ou pas. Dans les principales villes de Belgique, la part de la voiture individuelle est de 53,4 %, contre 76,1 % dans les autres zones.



Répartition des modes de déplacement domicile-travail.
Source : Diagnostic 2014 des déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail. SPF Mobilité et Transports.

Le facteur qui influence le plus le choix du mode de déplacement est l'accessibilité au transport public. Pour les 3 000 unités d'établissement les moins accessibles en transport en commun, la part de ceux-ci dépasse à peine 2 %, alors que la part de la voiture (y compris le covoiturage) et de la moto atteint 84,4 %.

Le nombre de mesures prises par les entreprises et institutions publiques en faveur d'une meilleure mobilité est en constante et nette augmentation depuis 2005, et cela dans les trois Régions du pays. Le télétravail a également de plus en plus de succès. Cette possibilité est désormais proposée par 18 % des unités, qui occupent 33 % des travailleurs concernés par le diagnostic fédéral. Ce pourcentage monte à 43 % des unités (64 % des travailleurs) à Bruxelles. En prenant en compte le nombre réel de personnes qui télétravaillent, cette pratique permet d'éviter 1,9 % des déplacements domicile-travail et jusqu'à 3,8 % à Bruxelles.

Les principales difficultés rencontrées lors des déplacements domicile-travail restent la congestion pour les déplacements en voiture, la dangerosité du trafic pour les cyclistes et l'organisation des transports publics. Celle-ci est inadaptée aux horaires de travail (26 % des travailleurs), la desserte est inexistante ou insuffisante (25 %) et les temps de déplacements sont trop longs (22 %).

Pour en savoir plus : mobilit.belgium.be/sites/default/files/final_report_fr_5.0.pdf.



Source : SPF Mobilité et Transport.

¹ Est pris en compte le mode de déplacement principal, c'est-à-dire celui avec lequel est parcourue la plus grande distance entre le domicile et le lieu de travail, la plus grande partie de l'année.



Source : Laprovince.be



Source : uniti.be

> Marchandises

Livraisons légères : un bel avenir en perspective ?

L'impact des changements sociétaux et technologiques que nous connaissons se fait également sentir dans la logistique des marchandises entre leur point de départ et leur destination. La problématique du last mile voit apparaître de nouvelles pratiques, plus écologiques, mais également plus performantes. L'Union wallonne des entreprises organisait dernièrement à Liège une matinée d'étude pour faire le point sur les livraisons urbaines légères en Wallonie.

Mieux connaître les pratiques, fédérer les initiatives et induire une reconnaissance et un crédit auprès du grand public, des entreprises et des administrations de ces nouvelles formes de distribution des marchandises : tels étaient les objectifs de cette rencontre.

Quatre acteurs de terrain ont fait état du concept qu'ils ont développé : des services différents, complémentaires avant d'être concurrents, chacun cherchant la niche où il pourra être compétitif et attractif tout en étant viable.

Les centres de distribution urbaine (CDU) gérés par CityDepot visent à assurer les derniers kilomètres avec des véhicules plus propres et mieux adaptés à la circulation en ville. L'objectif est aussi de mutualiser les services proposés aux acteurs de la ville avec des propositions adéquates : entreposage, e-commerce, enlèvement des cartons et déchets...

CityDepot s'est d'abord implanté à Hasselt en 2011. Rejoint par bpost, il est aujourd'hui présent à Gand, Bruges, Anvers, Leuven, Charleroi et à Liège.

Bubble Post est un service de coursiers à vélo qui a été créé en 2012 à Gand et qui veut offrir à la fois efficacité et souplesse avec des livraisons en soirée et le samedi, et une attention particulière pour les livraisons

vers des clients particuliers afin de maximiser la chance de livrer le colis au premier passage.

Conscient du rôle majeur joué par la plateforme qui optimise les livraisons, la société a développé son propre système informatique. Aujourd'hui Bubble Post est présent dans une quinzaine de villes en Belgique, mais a pour ambition de se développer en Europe en travaillant avec des partenaires locaux.

Le Coursier Wallon regroupe les services de livraison à vélo de Namur et de Mons. Deux coursiers s'y consacrent avec l'objectif de contribuer à la vie de la ville, dont ils veulent être l'un des acteurs.

Ce projet doit encore prendre un peu d'ampleur pour être viable à terme dans le transport de colis standard (jusqu'à 100 kg) : marchandises ou documents.

Urbantz est une plateforme technologique développée en France avec un objectif de mutualisation des services offerts en faveur d'une optimisation des flux, qui instaure un réseau des acteurs de la logistique du dernier kilomètre. Pas de flotte de véhicules, ni d'espace urbain, mais une customisation des tournées, une appli dédiée au guidage, un système intelligent qui gère les données.

Créée en 2015, cette société œuvre pour The green Link : opérateur parisien du dernier kilomètre qui utilise des véhicules écologiques. Le recours à Urbantz leur a déjà permis d'augmenter de 20 % la rentabilité des trajets.

Quant à la Ville de Malines, elle participe au projet européen « CycleLogistics » et expérimente les livraisons à vélo. Elle va professionnaliser les services de coursiers à vélo.

Elle a mis en place des sortes de « boîtes à paquets », destinées à recevoir des colis privés. Elle apporte aussi un soutien financier à l'utilisation du service, estimée à 5 euros, en offrant un bon de ce même montant à valoir chez des commerçants de la ville.

Une passerelle cyclo-pédestre pour franchir la Meuse à Liège

Baptisée « La Belle Liégeoise¹ », cette passerelle offre une liaison directe entre le quartier de la gare des Guillemins, le Parc de la Boverie et son nouveau musée et la Médiacité. Elle est aussi située le long du RAVeL de Meuse et permet à ses usagers d'atteindre aisément la gare.

Longue de 294 mètres, avec une portée de 163 mètres au-dessus de l'eau, et présentant une largeur de 7 mètres, la passerelle est constituée de six éléments dont le plus important pèse plus de 400 tonnes pour 110 mètres de longueur. Elle est pourvue d'un plancher en bois. L'accessibilité aux PMR y est assurée grâce au développement de rampes de pentes inférieures ou égales à 4 %.

L'ouvrage, dont le montant s'élève à plus de 6 500 000 euros, a été subsidié à 60 % par la Région wallonne et à 40 % par les fonds FEDER.

Cette infrastructure s'inscrit directement dans le cadre de la redynamisation urbaine et de l'attractivité du territoire du quartier des Guillemins, avec la construction de la nouvelle gare TGV et du bâtiment des Finances, la création de la place devant la gare, la future esplanade qui reliera la gare au fleuve, l'aménagement des quais du bord de Meuse en boulevards urbains, des projets de bureaux et de logements...

Cette réalisation, qui rencontre un grand succès, constitue aussi la concrétisation d'un élément clé du Plan piéton de la Ville approuvé par le Conseil communal en 2004. Il s'agit également d'une des actions prévues dans le Projet de Ville 2007-2015.

¹ En hommage à l'héroïne féministe liégeoise Anne-Josèphe Théroigne de Méricourt (née à Marcourt en 1762 et décédée à Paris en 1817).



Source : Urbanisme Ville de Liège - Jean-Pierre Ers.



Vite dit ...



Source : nordeclair.be

○ **La SNCF teste des robots destinés à améliorer le quotidien des usagers : de l'agent d'accueil au bagagiste.** Celui-ci renseigne le voyageur sur la gare et son environnement, le conseille en cas de besoin, voire lui indique le quai vers lequel il doit se diriger. Un chariot robotisé est également expérimenté pour le transport des bagages. Il est réservé aux agents qui accompagnent les personnes à mobilité réduite. Il ne s'agit pas de remplacer le personnel mais de le soulager de certaines tâches. Un bilan permettra ensuite à l'entreprise publique de décider si elle déploie ce dispositif sur l'ensemble de ses gares.

○ **Des vélos-cargos électriques en libre-service.** Ce concept débutant va sans doute trouver sa place en matière d'offre de transport. En voici déjà deux initiatives. Dans un quartier d'Aspern (Autriche, périphérie de Vienne), ces vélos sont équipés d'un caisson en bois qui permet de transporter des enfants ou des courses et complètent ainsi une offre de vélos en libre-service. Ce projet a été financé par un fonds spécifique alimenté grâce à une taxe sur la construction et l'exploitation de garages. A Berne, « carvelo2go » est également un système de partage de vélos-cargos électriques. Via une plateforme, les personnes intéressées réservent un vélo-cargo électrique pour un certain nombre d'heures.

○ **Relooking du citybus de Tournai : la créativité des élèves mise à contribution.** Les bus affectés au « Tournai City », le réseau urbain composé de 7 circuits, ont toujours arboré un design spécifique. A l'occasion des 25 ans de ce réseau, le TEC a lancé un concours destiné aux étudiants des écoles secondaires et supérieures de l'entité de Tournai avec filière créative sur le thème : « Tournai : une ville, ses habitants, son bus ». 14 projets ont été reçus et 6 000 votes via Internet. Le résultat de ce travail figure aujourd'hui sur un premier bus. Il est prévu de décorer les 13 autres véhicules affectés aux circuits du Tournai City.



Source : carvelo2go.ch



Car/jour
à Bruxelles

160

Destination
Amsterdam et Paris

75%

20-30 ans

60%

Etudiants

75%

Tourisme

54%

Déplacements
privés

34%

Transport en autocar à longue distance à Bruxelles - Source : Transitec et Espaces-Mobilités pour le compte de la Région de Bruxelles-Capitale.

> Transport en commun

L'autocar est-il en pleine mutation ?

Ce mode de transport en commun à part entière répond à des besoins spécifiques : transport scolaire, d'entreprise, tourisme, longue distance, événements. Les villes et les communes sont diversement concernées par les déplacements en autocar et rencontrent plus ou moins de difficultés selon les cas. En Région de Bruxelles Capitale, plusieurs problèmes se posent. C'est pourquoi, l'Agence régionale du stationnement vient d'initier une étude.

Actuellement au stade du diagnostic, celle-ci doit prochainement proposer un ensemble de recommandations permettant de structurer et ensuite de gérer au mieux les besoins. Le colloque, organisé à Bruxelles en mars dernier, avait pour objectif d'informer et de recueillir l'avis et les attentes des acteurs publics et privés concernés. Les enjeux portent sur la circulation et sur le stationnement des autocars.

Les cinq catégories de déplacements en autocar précitées ont chacune leurs particularités : déplacements quotidiens ou occasionnels, transport à courte, moyenne ou longue distance, types de trajet à effectuer, plages horaires de circulation et d'arrêt, stationnement de courte durée (embarquement-débarquement), de moyenne ou de longue durée.

Comme toujours, l'espace public est fortement sollicité et fait l'objet d'arbitrages entre les différents usagers concernés. Et les décisions prises ne suffisent pas

nécessairement à solutionner les problèmes car, entre les règles et leur application sur le terrain, il y a parfois bien plus d'un pas à franchir.

Cette rencontre a également été l'occasion de s'attarder un moment sur le transport en autocar pour les longues distances : un secteur actuellement en expansion, proposant des parcours qui quadrillent l'Europe et offrant des déplacements à faible coût intéressant en majorité un public jeune.

Ce service rencontre à Bruxelles, comme dans de nombreuses autres villes, des problèmes d'accueil, en l'absence de lieux accessibles aux PMR, trop petits, mal conçus, sans services dédiés, sans quais sécurisés. La question de la création de gares routières en relation avec des pôles d'échange multimodaux est aussi posée.

La problématique des itinéraires a renvoyé à celle du guidage. Celle du stationnement est particulièrement sensible : entre la nécessité d'apporter une réponse adéquate à chaque type d'usager, la mutualisation du stationnement, la connaissance, le respect de la réglementation (signalisation routière) et son contrôle, l'information sur la localisation et la disponibilité des emplacements... La tâche est complexe !

Les workshops qui ont terminé cette rencontre ont permis un certain nombre d'échanges entre acteurs et initié un début de collaboration. Gérer correctement cette problématique constitue en effet une nécessité pour répondre à des besoins de déplacement multiples et variés et favoriser le transport en commun.





Sources : SPW - DGO1



Question de CeM

Marquage de pictogrammes vélos sur la voirie : vraie ou fausse sécurité ?

Que prévoit la réglementation ?

Le marquage du pictogramme d'une bicyclette est présent dans le code de la route lorsqu'il est question des marques indiquant une zone avancée pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues (article 77.6). Ainsi : « La zone où aboutit une piste cyclable et qui est délimitée par deux lignes d'arrêt et dans laquelle le symbole d'une bicyclette est reproduit en couleur blanche, indique l'endroit où les cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues peuvent se ranger uniquement pendant la phase rouge des signaux lumineux de circulation. » Il s'agit de la seule référence réglementaire en la matière.

Ces pictogrammes sont parfois utilisés pour accompagner et renforcer la visibilité des pistes cyclables marquées. Cette initiative est laissée à l'appréciation du gestionnaire de la voirie.

Et la bande cyclable suggérée ?

Le pictogramme de la bicyclette, généralement couplé avec des marquages de chevrons, est aussi utilisé pour indiquer une bande cyclable suggérée.

Petit rappel. La bande cyclable suggérée est apparue dans les années nonante en Wallonie et est utilisée dans de nombreux pays pour indiquer la présence de cyclistes sur des itinéraires qui leur sont conseillés, en particulier là où l'espace disponible ne permet pas de créer une infrastructure réservée. Il a fait couler beaucoup d'encre mais est toutefois peu à peu entré dans les mœurs car, en finale, il apparaît qu'il a un impact positif sur la place qu'occupe l'automobiliste par rapport au cycliste dans la circulation.

La bande cyclable suggérée n'est pas présente dans le code de la route ni dans le règlement du gestionnaire de la voirie. Sa réalisation n'est soumise à aucune norme. Il ne faut pas abuser de ce concept, qui ne remplacera jamais une piste cyclable.

Quel impact sur la sécurité des cyclistes ?

Le Gracq a récemment fait état d'une étude réalisée à Vienne, qui évalue l'impact de ces « sharrows » ou « shared-lane-marking » (logos vélos et chevrons) dans trois rues qui viennent d'être équipées de ce dispositif. Ceux-ci indiquent que :

- les cyclistes observent une distance de sécurité plus

grande par rapport aux véhicules en stationnement (en moyenne 20 cm de plus), ce qui réduit les risques de collision avec une portière ;

- la proportion de véhicules qui dépassent un vélo a significativement chuté (de 1/3 à 2/3) ;
- lorsqu'ils dépassent un cycliste, les automobilistes ont tendance à respecter une distance de sécurité plus grande (entre 3 et 12 cm de plus).

Ces chiffres montrent donc l'effet positif de ces marquages. Il apparaît que, même en l'absence de cyclistes, les automobilistes ont naturellement tendance à s'écarter des logos vélos. Il y a lieu toutefois d'être attentif au contexte de chaque voirie (vitesse, largeur, flux de trafic présent...), au bon placement des pictogrammes par rapport à une zone de stationnement éventuelle...

Comment tracer ces pictogrammes ?

Les dimensions standards d'un pictogramme vélo sont de 0,90 x 1,50 m. Elles peuvent être réduites jusqu'à 0,60 x 1,00 m si nécessaire. Le pictogramme doit cependant rester visible tout en gardant la proportion de 3 en largeur pour 5 en longueur. Dans le cas de l'utilisation d'un pictogramme vélo dans une piste cyclable marquée, celui-ci est placé au niveau de l'interruption des bandes blanches.

Le chevron est principalement utilisé pour marquer une bande cyclable suggérée. Exceptionnellement, il peut être utilisé sur une piste cyclable marquée lorsque celle-ci n'est prévue que d'un seul côté de la voie, pour indiquer le sens de circulation des cyclistes. Par exemple, dans un sens unique limité, les chevrons sont utilement insérés dans une piste cyclable marquée destinée aux cyclistes à contresens. Les chevrons sont de préférence de couleur blanche.

Autres utilisations

D'autres applications de ces marquages sont encore possibles. Les tests de création de « chaussée à voie centrale banalisée » ont aussi eu recours à ces pictogrammes.

Pour en savoir plus :

www.gracq.org/actualites-du-velo/logos-velo-quel-impact-sur-la-securite-cycliste-radkompetenz.at/cms/wp-content/uploads/2015/09/stadtwien_MA46_studie-piktogramme2015.pdf

Les bandes cyclables suggérées, IBSR pour le compte du SPW-DGO1, Namur, décembre 2012.

Les pistes cyclables marquées, IBSR pour le compte du SPW-DGO1, Namur, mai 2012.

La Chaussée à voie centrale banalisée : une réponse intéressante à la sécurité des modes doux ?, IBSR pour le compte du SPW-DGO1, Namur.



NEW

> Lu pour vous ...

Le film *Demain* a dépassé, rien qu'en France, le million de spectateurs. C'est phénoménal pour un documentaire qui montre des gens s'activer aux quatre coins du monde pour lutter contre la destruction de la planète. Dans cet esprit, le centre de documentation a sélectionné pour vous un ouvrage.

Jean Haëntjens et Stéphanie Lemoine, **Eco-urbanisme : défis planétaires, solutions urbaines, Ecosociété, 2015.**



Urbanisation fulgurante, concentration des richesses, fractures sociales, hausse de la consommation énergétique... Depuis quelques années, l'organisation des villes s'est imposée comme une clé pour relever les principaux défis économiques, sociaux et écologiques de notre temps.

L'éco-urbanisme est l'approche transversale qui vise à donner aux initiatives citoyennes la cohérence qui leur manquait. Les auteurs ont cherché à montrer que cette mutation laissait le champ libre à de nombreux possibles et que nous en étions tous acteurs. Ils présentent des exemples concrets.

Infos : Brigitte Ernon

Centre de documentation et de diffusion en mobilité: Tél.: 081 77 31 32
centre-doc-mobilite@spw.wallonie.be
documentation.mobilite.wallonie.be

> Agenda

- 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
cem.mobilite.wallonie.be

- Du 16 au 22 septembre 2016. Semaine de la mobilité.

Infos : semaine.mobilite@spw.wallonie.be
mobilite.wallonie.be

Formation pour les enseignants du maternel et du primaire

Celle-ci vise à former dans les écoles des « Référénts éducation mobilité sécurité routière » ou référents EMSR. Un référent EMSR est un enseignant qui :

- est une personne-ressource en EMSR au sein de son école ;
- centralise, pour son école, toutes les informations relatives à l'EMSR ;
- est membre du réseau wallon des référents EMSR.

Cette formation d'une journée portera sur :

- une réflexion sur la place de l'EMSR dans l'enseignement fondamental ;
- les outils mis à la disposition des référents : valise pédagogique, répertoire des animations scolaires, adresse e-mail où toutes les questions/demandes peuvent être adressées...
- un aperçu des aménagements de sécurité aux abords des écoles ;
- la découverte de bonnes pratiques déjà en cours dans des écoles wallonnes ;
- des travaux pratiques en fonction des écoles des participants ;
- la création d'un réseau de référents EMSR.

La formation est gratuite. Le nombre de participants est limité à 20.

Date : 22 septembre 2016, de 9 à 16h.

Lieu : SPW – Boulevard du nord 8 – 5000 Namur

Contact : Anne-Valérie de Barba

annevalerie.debarba.ext@spw.wallonie.be – Tél. : 081 77 30 78

QUIZ

La vitesse moyenne de déplacement d'un piéton est de :

- 1 à 1,2 m/sec
- 3 m/sec
- 4 m/sec

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

Contact :

Réseau des Conseillers en mobilité (CeM)

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 : Passerelle piétonne sur la Meuse
Source : Urbanisme Ville de Liège - Jean-Pierre Ers.

Réponse : a - a - soit de 3,6 à 4,32 km/h.



**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)

