



la CeMathèque

dossier thématique



> **Conseiller en mobilité : une formation, une fonction, un métier**

- > Histoire d'une formation : de sa conception à son rayonnement
 - > Le CeM sur le terrain. Vers de nouvelles missions
 - > Leçons de CeM en quelques mots
- 



Dominique van Duyse et Pierre Chastellain procèdent à la remise des certificats aux lauréats de la formation CeM. Source : SPW, Direction de l'Edition.

> Préambule

Dix années se sont écoulées depuis la première session de formation de « Conseillers en mobilité ». Il s'agissait alors d'un tout nouveau concept, de nouvelles compétences, du produit direct de la Charte de mobilité locale, inscrivant la transversalité de cette matière et des premiers Plans communaux de mobilité.

Début 2009, plus de 800 Conseillers en mobilité (CeM) ont été formés en Région wallonne et environ 200 Conseillers en mobilité – Mobiliteit adviseur (CeMa) en Région de Bruxelles-Capitale.

Un anniversaire, qui correspond aussi à une décennie, c'est une occasion à ne pas manquer pour faire le point : rappeler comment et pourquoi cette initiative est née, son succès, son évolution, son rayonnement géographique et institutionnel au quotidien dans la gestion de la mobilité au niveau local ou régional, ses perspectives d'avenir ...

La parole à Dominique van Duyse

Dix ans des CeM ... Que de joies ... Que de découvertes ... Que de rencontres!

Je me souviens :

- Du fameux défi que ce projet de formation : une première !
- de toutes les réflexions, de toutes les réunions préalables, qui ont amené l'idée de cette formation ;
- de la rédaction du cahier spécial des charges et des nombreuses réunions qui s'en sont suivies ;
- du pèlerinage à travers la Wallonie pour convaincre les participants de suivre la formation ;
- des voyages instructifs, passionnants, parfois mouvementés des CeM ;
- de la création de l'ACAL (association des CeM de l'agglomération liégeoise) ;

- des formations continuées et des rencontres annuelles avec chacune leurs spécificités ;
- des idées, des discussions apportées par vous tous ;
- des évolutions, des modernisations du cours ;
- des nombreuses graines semées par les CeM ...

J'espère :

- que nous pourrions fêter ensemble les vingt ans ;
- que vous continuerez à participer nombreux aux activités du réseau et à apporter votre dynamisme, vos avis, vos suggestions, vos idées, ...
- que la formation et le réseau continueront à se moderniser et à être ouverts sur le monde.

Je remercie :

- mes collaborateurs (Pascal Blocteur, Michèle Lorgé, Muriel Mandiau) qui ont porté le projet sur les fonds baptismaux ;
- l'équipe actuelle, en particulier les 3 B (Bernadette Gany, Brigitte Ernon, Barbara Schwan) et Céline Fecci ;
- notre formateur principal : Pierre Chastellain ;
- notre sous-traitant, l'ICEDD, notamment Françoise Bradfer ;
- les ministres qui ont cru au projet : Michel Lebrun, José Daras, André Antoine et leurs collaborateurs, Arthur Gosée, Michel Destrée, Benoit Dupriez, André Walgraffe ;
- les directeurs généraux (Jacques Diez, Georges Dereau, et Yvon Loyaerts) qui m'ont fait confiance ;
- les communes, les collègues, tous les formateurs, trop nombreux pour être cités : merci pour leur investissement.

Continuons à travailler ensemble pour faire vivre le réseau ! Je suis toujours à votre disposition pour toute suggestion.

Ir Dominique van Duyse
Ingénieur en Chef-Directeur
SPW – Direction de la planification de la mobilité.

La parole à Pierre Chastellain

Rendons à César ...

Qui aurait pu imaginer, en 1998, alors que nous écumions la Wallonie pour faire connaître une nouvelle formation, la formation des « Conseillers en mobilité – CeM », que dix ans plus tard, la demande pour la suivre serait toujours aussi forte, que plus de 800 personnes auraient été formées, que le cours essaime-

rait à Bruxelles où il est aussi donné depuis 2001 et qu'il étendrait sa renommée au-delà des frontières belges puisque des techniciens d'administrations lilloise, strasbourgeoise et de la région parisienne l'ont suivie ? Qui aurait pu imaginer ?

Cet incroyable et réjouissant succès est d'abord dû à ceux qui, jadis, constatant les difficultés grandissantes de la Wallonie en matière de mobilité, ont eu la clairvoyance de créer une « Charte de la mobilité ».

Rendons ainsi à César ce qui appartient à César et saluons les Ministres Bernard Anselme et Michel Lebrun, ainsi que leurs adjoints et conseillers à l'époque en charge du développement de ce concept, à savoir Messieurs Dominique van Duyse, Arthur Gosée et Pascal Blocteur.

Pour soutenir techniquement et financièrement les communes signataires, la charte leur demandait deux engagements très concrets :

- la réalisation d'un Plan communal de mobilité – PCM – cohérent avec les objectifs d'une gestion des déplacements redonnant une place déterminante aux TEC, au vélo et à la marche, donc plus respectueuse de l'environnement et de la qualité de vie des citoyens ;
- la formation d'au moins un Conseiller en mobilité.

L'idée était brillante, la formation CeM était née !

Elle a permis non seulement à une multitude d'acteurs concernés par la mobilité au travers d'activités très diverses (politiques, administratives, techniques, policières, de gestion de réseaux de transports publics, associatives, privées, ...) de mieux connaître les multiples facettes du domaine complexe des transports de personnes et de biens, mais aussi, et il faudrait probablement dire « surtout », de décloisonner les trop nombreuses chapelles au cœur desquelles chacun travaillait, certes avec beaucoup de compétence, mais souvent avec peu de conscience des effets de leurs décisions sur d'autres domaines de la mobilité. La formation a aussi permis de créer un langage commun qui, s'il ne met évidemment pas tout le monde d'accord, permet en tout cas de beaucoup mieux se comprendre, donc d'être plus efficace dans la recherche de solutions consensuelles.

La Charte constitua ainsi incontestablement un tournant qui permit d'actionner de nouveaux outils dont l'efficacité est aujourd'hui avérée et qui ont réellement contribué à changer le paysage et les perspectives de la mobilité en Wallonie. Que ses inspirateurs en soient remerciés.

Pierre Chastellain
Ingénieur EPFL/ITEP / Chef de projet chez TRANSITEC
Chargé de la formation CeM





TABLE DES MATIÈRES

1.	Introduction	5
2.	Histoire d'une formation : de sa conception à son rayonnement	6
3.	Le CeM sur le terrain. Vers de nouvelles missions	13
4.	Leçons de CeM en quelques mots	34
5.	Conclusion	37
6.	Bibliographie	38





Voyage d'étude en Suisse romande. Source : réseau CeM.

> 1. Introduction

L'évolution croissante des déplacements et leurs conséquences appellent aujourd'hui des moyens de gestion appropriés pour faire face à la diversité des problématiques concernées et aux liens tissés entre elles.

Il fallait donc créer de nouveaux outils et, en parallèle à ceux-ci, un nouveau métier. C'est pourquoi une formation de Conseiller en mobilité (CeM) a vu le jour dès 1999, afin de préparer des personnes à prendre en compte cette problématique au quotidien, au sein des communes d'abord, mais également des administrations régionales et fédérales concernées, des sociétés de transport en commun et de diverses associations.

Elle répond à des objectifs précis et évolue d'année en année pour tenter de répondre au mieux aux besoins. Elle s'inscrit dans un réseau qui accompagne les Conseillers en mobilité en continuant à leur apporter de l'information et de la formation ainsi qu'une dynamique d'échange.

Sur le terrain, l'action du Conseiller en mobilité se traduit de multiples manières, en fonction de son champ d'activités et de ses responsabilités. La gestion des différentes composantes de la mobilité s'inscrit dans un répertoire particulièrement vaste : projets d'aménagement de l'espace public, gestion du stationnement,

modifications du statut de la voirie, demande de permis d'urbanisme ou de permis socio-économique pour de nouvelles implantations commerciales, éducation des jeunes à la pratique du vélo, création d'une nouvelle ligne de bus, ... Les interactions sont variées et concernent donc de multiples « profils » de CeM.

Pas de projet et pas de résultat sans concertation, communication, consultation. Le dialogue est par ailleurs un des mots-clés de la formation de CeM. Un des enjeux importants de cette fonction concerne la mise en place de structures formelles ou informelles d'échanges. Il s'agit d'un mode de fonctionnement incontournable, à différents niveaux : relation avec le pouvoir politique, groupes de travail ou comités d'accompagnement de projets, cellules mobilité, contact avec la population. Les CeM l'ont bien compris et ces pratiques se traduisent sur le terrain de différentes manières.

Petit à petit, le temps fait son œuvre, l'enthousiasme et la manière de travailler du CeM ont permis d'engranger des résultats. Toutefois, dix ans, c'est aussi l'heure d'un bilan, le moment de faire des comptes, de mettre en évidence les points forts, mais également les difficultés qui subsistent dans la prise en charge de cette tâche au quotidien : combien délicate mais aussi combien passionnante.



> 2. Histoire d'une formation : de sa conception à son rayonnement

Gérer la mobilité à l'échelon local ou supralocal appelle de nouveaux outils, mais aussi de nouveaux métiers qui développent une approche globale et transversale. Ces outils et ces métiers doivent intégrer la complexité croissante de cette problématique et faire appel à des domaines multiples et innovants.

Du Plan communal de mobilité ...

Au niveau local, le Plan communal de mobilité constitue aujourd'hui l'outil par excellence d'une gestion intégrée des déplacements. Ce document a un caractère planologique et dynamique. Il définit des objectifs et un programme d'action constitué de mesures physiques (aménagement, signalisation, ...) ou non physiques (amélioration de l'offre en transport public, communication, ...) à mettre en œuvre.

La démarche « PCM » a été initiée en 1995 par la Région wallonne, dans le cadre d'expériences pilotes de plans de mobilité lancés dans certaines communes rurales et de « plans de déplacement et de stationnement » initiés dans les grandes villes.

À partir de 1999, le concept de Plan communal de mobilité a été unifié au travers d'une appellation, d'une procédure et d'un contenu-type. En 2004, le décret sur la mobilité et l'accessibilité locales¹ a clarifié et précisé la démarche.

Mi-2009, 91 plans de mobilité étaient réalisés, une quarantaine étaient en cours d'élaboration et une vingtaine en préparation. Ils concernent donc plus de la moitié des communes et des villes wallonnes et les trois quarts de ses habitants². Parmi celles-ci, environ la moitié se sont associées pour élaborer un projet commun, il est alors question de Plan intercommunal de mobilité (PICM).³

... au concept de Conseiller en mobilité

L'absence d'un interlocuteur capable d'appréhender la mobilité à travers ses multiples composantes et dans le cadre d'une approche globale a longtemps empêché les communes de gérer cette problématique de façon optimale. La création de la fonction de Conseiller en mobilité ou CeM, destinée en particulier aux administrations communales, a donc répondu à un réel besoin.

Pour exercer sa fonction dans les meilleures conditions, il faut que le « CeM » dispose d'un bagage lui permettant d'appréhender diverses situations, de les comprendre, d'en estimer les enjeux, d'en mesurer le degré

de gravité et de bien percevoir les conséquences des propositions. C'est pourquoi il doit être sensibilisé à tous les domaines liés à la mobilité : législation en vigueur, méthodologie d'approche des problèmes de déplacement, techniques disponibles pour les résoudre, problématique des « modes doux », du transport en commun, de l'aménagement du territoire et de l'environnement, ...

Dès le départ, il s'est avéré indispensable de mettre en place un langage commun entre tous les intervenants avec lesquels la commune et le Conseiller en mobilité entretiennent des contacts fréquents et privilégiés pour gérer cette problématique. C'est ainsi que le concept a été élargi aux fonctionnaires des administrations fédérales, régionales et provinciales ainsi qu'aux sociétés de transports en commun et à la police locale. En outre, la formation de CeM s'est progressivement ouverte aux associations spécialisées ainsi qu'aux bureaux d'études.

La formation a aussi recueilli un intérêt certain de la part de certains élus, qui l'ont suivie avec assiduité et dynamisme, apportant ainsi une dimension supplémentaire aux échanges entre futurs CeM dans le cadre du cours.

Et si le Conseiller en mobilité est apparu fin de siècle, il a précédé l'apparition des échelons de la mobilité : preuve, s'il en faut, que les enjeux de la mobilité nécessitent de nouvelles compétences : techniques et politiques.

Une formation sur mesure pour des généralistes de la mobilité

Une formation de base à l'intention du CeM a donc été conçue dès 1998 à l'initiative du Ministre wallon de la Mobilité et de la Direction générale des Transports du MET, aujourd'hui Département de la Stratégie de la mobilité du SPW.

Elle est dispensée par un bureau d'études spécialisé en technique des déplacements. La formation comporte une base méthodologique et technique présentée par le chargé de cours, des interventions spécifiques sollicitant des invités extérieurs, des exercices pratiques et des visites sur site. Tous les intervenants possèdent une grande pratique du terrain. Le cours se nourrit donc d'expériences vécues.

La formation poursuit deux objectifs fondamentaux : développer la sensibilité des conseillers en mobilité à tous les aspects de la mobilité au sens large et créer un langage commun, permettant de renforcer les liens

¹ Décret du 1er avril 2004, relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales (Moniteur belge du 13 mai 2004).

² La liste des PCM terminés, en cours ou en préparation est disponible via le site : http://mobilite.wallonie.be/opencms/opencms/fr/carto/index.html?blocked_recherche=PCM.

³ Pour en savoir plus sur le PCM, cfr la Cemathèque 27. Le Plan communal de mobilité : un état des lieux.

entre les divers acteurs de la mobilité, tant au sein de la commune que vis-à-vis de partenaires extérieurs.

Au terme du cursus, la personne qui a suivi la formation reçoit un certificat de CeM, émis par le Ministre compétent.

Si le concept est un produit 100 % wallon, il a fait des émules. En effet, depuis avril 2001, la Région de Bruxelles-Capitale s'est inspirée de l'initiative, l'a adaptée à son statut spécifique et forme des CeMa (Conseillers en Mobilité – Mobiliteit adviseur). La formation est assurée par le même bureau d'études et le syllabus est identique pour les deux Régions.

Signalons également un certain rayonnement de la formation au delà de nos frontières puisque quatre Lillois, attachés à des services techniques (Cadre de vie) de Lille Métropole Communauté Urbaine, un Strasbourgeois et un Parisien faisant tous deux partie d'un bureau d'études, ont également suivi la formation.

Le programme

À l'origine, deux types de formations étaient dispensées : une formation orientée sur les problématiques urbaines d'une durée de vingt jours et une formation

d'avantage centrée sur les problématiques rurales de dix jours. Cependant, cette séparation posait certains problèmes, car la limite entre les deux contextes n'est pas toujours très nette, et des CeM ayant suivi le cycle court se sont parfois sentis moins armés que d'autres. Certains d'entre eux se sont inscrits plus tard pour suivre le cycle long.

À l'heure actuelle, la formation a évolué et s'est orientée vers un seul programme. Le cycle complet comporte actuellement vingt journées de formation réparties en dix modules mensuels.

La formation évolue d'année en année. Déjà bien complète dès le départ, elle s'est petit à petit ouverte à d'autres problématiques ou leur a simplement accordé davantage d'intérêt : citons l'environnement et l'aménagement du territoire dont le lien à la mobilité relève aujourd'hui de l'évidence. Une place plus importante est aussi accordée aux piétons, aux personnes à mobilité réduite et aux cyclistes, l'avenir de ces modes étant de plus en plus important.

La formation s'est ouverte à de nouveaux intervenants, complétant ou renouvelant les interventions précédentes. Des CeM formés sont aussi sollicités comme formateurs, ou dans le cadre de visites techniques pour présenter leur service, leurs projets, leurs réalisations.

■ Le programme de la formation – les modules

- les éléments de base de la problématique des déplacements
- l'offre et la demande en matière de déplacements
- la méthodologie d'étude
- les outils à destination du planificateur :
 - le plan de circulation
 - l'aménagement des voiries et des carrefours
 - l'exploitation des carrefours
 - la politique du stationnement
 - les transports publics
 - les vélos et les motos
 - les piétons et les personnes à mobilité réduite
 - le jalonement
 - le covoiturage et la carsharing
 - les plans de transports scolaires et d'entreprises
 - la problématique des marchandises et des livraisons
 - les normes en matière de nouvelles constructions
- Les domaines liés :
 - l'environnement
 - la sécurité
 - l'aménagement du territoire
 - l'économie en centre-ville



Un réseau

Afin de continuer à apporter de l'information, de la formation et une dynamique d'échanges tout au long de l'année, indispensables pour soutenir le travail du CeM au quotidien et garantir l'actualisation de toutes les données mobilité, un réseau a été constitué dès la fin du premier cycle de formation. Celui-ci joue un rôle essentiel pour garantir une cohésion au sein du groupe des CeM formés et un partage d'expériences. Le travail du réseau, pris en charge par l'Administration avec l'appui d'un bureau d'études, concerne différents outils qui se nourrissent et se renforcent mutuellement. Il s'agit des formations continuées, des publications, du centre de documentation, de la rencontre annuelle, des voyages d'études et des groupes de travail.

Le réseau doit fonctionner autour et avec la participation des Conseillers en mobilité, avec la collaboration d'acteurs de terrain et d'experts en général : wallons, belges ou étrangers. Il constitue la référence en matière d'information et de formation en mobilité en Région wallonne.

L'information utile. Il s'agit d'un mot-clé du réseau : pragmatisme des contenus, exemples concrets, ... tout en développant les arguments, en cultivant l'esprit critique, indispensables pour motiver les propositions et défendre les projets.

C'est pourquoi un éclairage un peu plus large des thématiques doit compléter cette information utile.

Avec le temps, les outils du réseau ont notamment montré la nécessité et l'intérêt de leur interconnexion. Chaque outil est utile, voire indispensable aux autres : une publication anticipe une formation, ou le contraire, tire parti de la mine d'informations proposée par le centre de documentation ou des questions qui lui sont adressées, des contacts avec les CeM à diverses occasions.

La formation continuée

Il s'agit d'abord d'apporter une formation au CeM, qui complète ou met à jour la formation de base. Par ailleurs, elle permet de renforcer la cohésion entre CeM.

Les CeM disposant de peu de temps pour s'informer, la formation continuée constitue un lieu privilégié pour leur communiquer des informations. C'est aussi un lieu d'échange et de convivialité entre CeM d'horizons divers. Ceux-ci y tiennent beaucoup. C'est pourquoi les formations continuées constituent une plaque tournante du réseau.

L'objectif est de favoriser l'échange d'expériences, les bonnes pratiques, les témoignages de CeM, en complément des éléments théoriques qui constituent un



Les CeM en visite à Lille. Source : ICEDD.

■ Thèmes des dernières formations continuées :

- Le stationnement : contrôle et gestion
- Bruit et trafic
- Comptages
- Réseaux de mobilité douce
- Subventions européennes
- Le GPS : outil de mobilité
- Code de la route
- Des aménagements accessibles
- Visite de Lille
- Police et mobilité
- Dix ans de PCM
- Aménager les entrées d'agglomération



Les publications périodiques du réseau. Source : ICEDD.

préalable indispensable avant d'entrer dans le concret des projets.

On notera le taux élevé de participation, le faible absentéisme et les évaluations très positives des formateurs et des thèmes par les participants. Enfin, la qualité et l'intérêt de ces formations ont des retombées sur un public non CeM qui demande à y participer. Il s'agit parfois d'une porte d'entrée pour un élu ou pour un futur participant à la formation de base.

Quatre formations continuées sont organisées chaque année. Elles portent sur l'actualité : nouvelles réglementations, nouveaux concepts, reprennent un thème de la formation de base qu'elles approfondissent, ou proposent une visite de site.

Les publications

Un journal d'information mensuel (Cemaphore) et des dossiers techniques (Cemathèque) constituent les deux supports écrits de communication.

La conception et la rédaction du Cemaphore visent à répondre aux attentes et aux besoins de son public cible, à savoir les CeM en particulier, les acteurs de terrain plus largement. Concrètement cela se traduit par les lignes directrices suivantes : privilégier l'information utile, présenter des exemples concrets de projets menés, faire état de l'actualité : en matière

de réglementation par exemple, permettre d'identifier les personnes ressources en matière de mobilité, faire apparaître les multiples facettes et contours d'un thème afin d'affûter le regard des acteurs de terrain.

La Cemathèque a été créée dans le but d'apporter au CeM de l'information complémentaire, à caractère plus technique, par rapport à des préoccupations précises, aujourd'hui non disponible telle quelle dans les publications existantes et d'élargir l'horizon du CeM.

Il existe par ailleurs un lien direct entre les formations continuées et les Cemathèques. Ainsi, fréquemment, la Cemathèque précède ou suit une formation continuée, parfois avec un certain décalage dans le temps. Elle est enrichie d'autres informations permettant une vision à la fois plus globale, plus complète et plus illustrée des sujets traités, de manière à être plus pérenne que la formation continuée. Il s'agit de fascicules de référence sur des sujets rencontrant les préoccupations des CeM.

Ces dossiers thématiques constituent par ailleurs une vitrine importante du réseau des CeM vis-à-vis de l'extérieur et connaissent une demande non négligeable en dehors du réseau. Le principe de la réalisation de dossiers de synthèse, à la fois techniques et didactiques, publiés à intervalle régulier, permet de constituer une collection, assez unique en Wallonie, de publications en matière de mobilité.





En outre, lorsqu'un CeM est à la recherche d'une bonne pratique ou pose une question précise, le Centre de documentation, outre une recherche classique, la diffuse à l'ensemble des CeM pour avis, idées, suggestions et échange d'expériences.



L'accueil du centre de documentation. La constitution de dossiers thématique/documentaire est intégrée à l'offre de services du CDDM. Sources : SPW, Direction de l'Édition.

Le centre de documentation

Celui-ci offre des services divers et variés aux CeM mais aussi à toute personne intéressée : prêt, recherche documentaire, dossiers documentaires,

Le fonds documentaire du centre de documentation s'est enrichi au fil des années. Il représente actuellement près de deux mille documents et des abonnements à des périodiques spécialisés. On y trouve notamment l'ensemble des études réalisées par la Direction de la Planification de la Mobilité. Dans le cadre de la restructuration du Service public de Wallonie, le CDDM va être amené à gérer également le fonds documentaire des Voies hydrauliques.

Les outils pédagogiques à destination des enseignants ont amené une collaboration avec les conseillères pédagogiques pour le cours d'étude du milieu de l'enseignement secondaire libre de la Communauté française, lors de la réorientation du programme scolaire sur la mobilité, que ce soit au niveau historique ou géographique.

Le voyage d'études

Depuis 2003, un voyage d'études annuel est organisé à l'intention des CeM¹. D'une durée de trois jours, il les a conduit successivement à La Rochelle, à Nantes, en Suisse romande, aux Pays-Bas, à Lyon et en Allemagne. En octobre 2009, les CeM prendront le chemin de Montpellier. Les trente à quarante participants proviennent des communes, des services de police, des administrations régionales, des sociétés de transport en commun et des associations. Les élus sont invités à participer au voyage pour autant qu'ils soient accompagnés de leur CeM.

Le bilan de ces voyages d'études est largement positif. Outre l'information reçue, l'ouverture sur d'autres contextes, d'autres cultures, d'autres solutions, il permet de tisser des liens entre les participants et de créer une complicité certaine, gage d'un dialogue constructif lorsque ceux-ci se recontacteront plus tard pour discuter de problèmes et de projets sur le territoire qui les concerne directement.

¹ cfr. les Cémathèques 9 et 16.

La rencontre annuelle

Chaque année est organisée une journée à laquelle sont invités tous les CeM. Elle se compose d'une matinée académique, qui développe un thème précis, et d'une après-midi consacrée principalement à la remise des certificats aux nouveaux formés.

Des groupes de travail

Le réseau des CeM est également à l'initiative de l'organisation de groupes de travail. Une fois de plus ceux-ci se penchent sur des thématiques d'actualité. Citons la gestion du stationnement dépenalisé, la révision de la circulaire de Saeger sur le stationnement.

CeM : voyage d'études en Suisse romande (en haut). Rencontre annuelle des CeM : séminaire à Liège et visite des installations du port autonome de Liège. (en bas).

Sources : Benoit Dupriez et SPW, Direction de l'Edition.





> 3. Le CeM sur le terrain. Vers de nouvelles missions

De la formation à la fonction

Le rôle du conseiller en mobilité est essentiel dans une commune. Il constitue le « lien » entre les différents acteurs concernés par la problématique de la mobilité, à savoir les responsables politiques, les techniciens et les usagers de l'espace public (riverains, commerçants, mouvements associatifs, ...).

Sa formation de généraliste de la mobilité et sa vision d'ensemble de la problématique doit lui permettre d'appréhender globalement les effets de toute décision, action, mesure.

Le CeM ne pourra résoudre tous les problèmes. Par contre, il a pour mission générale d'identifier les dysfonctionnements, de repérer les éventuelles incohérences dans la gestion des déplacements, d'alerter les responsables concernés, d'organiser les réunions, de favoriser les échanges et d'accompagner les décideurs dans la recherche de solutions consensuelles. Il s'agit avant tout d'une culture du dialogue, d'un état d'esprit.

Le rayonnement de la formation de CeM

Comme indiqué au chapitre précédent, si la fonction de CeM a d'abord été conçue dans la perspective d'une nouvelle compétence destinée à un ou plusieurs agent(s) commun(aux) ou aux services de police, la formation est très rapidement apparue comme utile pour de nombreux interlocuteurs du service public au sens large, des sociétés de transport en commun, d'administrations régionales, d'associations oeuvrant dans le domaine de la mobilité, voire de bureaux d'études.

Dans les communes, des CeM travaillent au sein des services travaux, urbanisme, environnement et mobilité bien sûr. Signalons que le décret sur l'accessibilité locale a prévu le subventionnement d'un CeM dans chacune des grandes villes wallonnes (villes de plus de 50 000 habitants).

Les zones de police ont également formé de nombreux CeM qui travaillent dans les services de la sécurité routière.

Au sein du Service public de Wallonie, outre des agents de la Direction générale Mobilité et Voies hydrauliques, des fonctionnaires délégués et des agents de l'administration régionale de l'aménagement du territoire ont suivi la formation. Bon nombre d'ingénieurs et de chefs de district de l'administration régionale des routes et bâtiments sont également CeM.

Les TEC et la SRWT ainsi que la SNCB ont aussi formé de nombreux agents.

Les associations telles que le Gracq, Pro Velo, l'IBSR, Gamah, l'Association des Villes et des Communes de

Wallonie, l'Union Wallonne des Entreprises, la Ligue des familles, les cellules syndicales de mobilité, disposent toutes d'un ou de plusieurs CeM.

TYPE D'INSTITUTION	POURCENTAGE DE CEM FORMÉS – SITUATION 2009
Communes	40%
Zones de police	17%
SPW – routes, mobilité et urbanisme	16%
TEC-SRWT	6%
SNCB	2%
Associations	11%
Bureaux d'études	3%
Autres (provinces, universités, intercommunales, fédéral, ...)	5%

Tableau : Répartition des CeM formés par type d'institution.

Interactions avec des projets divers

Il s'agit des projets communaux ou régionaux qui développent une composante mobilité et au sein duquel le CeM va en tout cas jouer un rôle d'avis, de conseil, de relais de coordination, d'information, auquel s'ajoute un rôle plus ou moins technique en fonction de ses compétences, de sa fonction, de ses responsabilités. Ainsi, le type d'implication du responsable des travaux d'une commune et d'un membre du service d'urbanisme sont forcément assez différents.

Portraits de CeM

Lister, de manière exhaustive l'ensemble des situations, des projets, des actions dans lesquels le CeM va jouer un rôle présente un intérêt limité. C'est pourquoi nous avons préféré présenter plusieurs portraits de CeM, qui sont autant de profils, de métiers particuliers, à des niveaux de responsabilités différents, pour brosser un panorama des interventions diverses dans lesquels ils sont impliqués. Ce sont aussi autant de regards sur une formation qui permettent d'en mesurer l'impact.

Comme on pourra le constater, le CeM est sollicité dans des contextes multiples et variés. Le premier de ceux-ci est d'abord le Plan communal de mobilité. Rappelons que parmi les conditions à remplir lorsqu'une commune introduit une demande de subvention pour la réalisation d'un PCM, figure l'existence d'un CeM au sein de l'administration communale. On constate également que parmi les « techniciens » réunis dans le comité de suivi du PCM, nombreux sont ceux qui ont suivi la formation de CeM.





Pierre Bricteux, Ville de Liège

Contact : pierre.bricteux@liege.be

Figure : Formation CeM, visite de la ville de Liège.

Source : Ville de Liège.

Directeur du service aménagement au sein du département urbanisme de la Ville de Liège, je suis chargé de la planification du territoire jusqu'aux projets stratégiques. J'ai suivi la formation lors de la première session en 1999, alors que la Ville de Liège était occupée à réaliser son Plan de déplacements et de stationnement (PDS), appellation qui allait être transformée, un peu plus tard, en PCM. Dans cette étude, apparaissaient immédiatement l'impact essentiel de l'aménagement du territoire et l'intérêt d'en finir une fois pour toutes avec une gestion au cas par cas. C'était la première fois qu'une approche globale et transversale était proposée, qui prenait presque une dimension de communauté urbaine puisqu'elle s'accompagnait d'un regard sur ce qui se passait dans les communes périphériques.

La formation ? Ce qui importe c'est de sortir de sa logique sectorielle. Grâce aux différents réseaux présents, les gens apprennent à se parler.

Comme urbaniste, je me considère comme un généraliste de la ville. Cela signifie que je me définis comme devant avoir une approche extrêmement large de tout ce qui touche au développement urbain. Et la

mobilité ? Elle constitue un outil et non une fin en soi, une sorte de ciment autour des objectifs économiques, sociaux et de qualité du cadre de vie. Il faut toujours se souvenir qu'il y a deux grands objectifs : la qualité de vie et le développement urbain.

Le Schéma de structure communal est un document trop lourd, trop ancré dans le territoire. Il faut d'abord définir ce que l'on veut et se fixer des objectifs quantifiés. À Liège, on a élaboré un projet de ville. C'est très important pour faire adhérer la population à son devenir, mais ce n'est pas un outil de développement. Il ne possède pas de dimension planologique ni stratégique.

Le Plan urbain de mobilité de la Ville de Liège est un premier pas vers une politique d'agglomération. N'oublions pas qu'il est porté par les échevins de l'urbanisme des communes concernées. Il comporte un volet aménagement du territoire très important. La cohérence territoriale est débattue à travers l'outil mobilité ! L'outil va être utilisé pour définir une politique, ce n'est pas la voie logique, mais tant pis, les résultats sont là. Se greffant là-dessus, le tramway initie une démarche qui va concerner toute l'agglomération et générer un projet de développement qui va profiter à tous. Lors d'un atelier Projet urbain à Nantes, le responsable du réseau de transport en commun et des infrastructures nous a dit : « le tram est avant tout un outil de recomposition urbaine avant d'être un moyen de transport pour les gens ». La politique de mobilité n'est donc pas une fin en soi mais un outil au service du développement pour une meilleure qualité de vie, un essor économique et la définition d'une image de métropole à l'échelle européenne.

Ex-CeM de la commune d'Ans et responsable de la section roulage de la zone de police de Saint-Nicolas – Ans, je suis aujourd'hui retraité et secrétaire de l'ACAL : l'Association des CeM de l'agglomération liégeoise.

C'est l'échevin chargé de la police qui a souhaité que je suive la formation de CeM. Cette formation, mais aussi les voyages d'études, m'ont permis de nouer beaucoup de contacts. Auparavant, la communication

empruntait toujours la voie officielle, c'est-à-dire le courrier. Aujourd'hui c'est beaucoup plus simple, plus direct et les problèmes sont bien plus vite débattus et surtout résolus, grâce à ce réseau relationnel.

L'idée de la création de l'ACAL est née durant le premier voyage d'études organisé à l'intention des CeM. C'était à La Rochelle. L'idée était, s'inspirant des communautés urbaines à la française, de créer à Liège une communauté urbaine ... de CeM de tous horizons. En effet, d'abord constituée des CeM communaux et de la police, le SPW, le TEC, la SRWT, la SNCB ont rapidement intégré l'ACAL. Son périmètre dépasse largement la Ville de Liège puisqu'il va jusqu'à Eupen, Nandrin, ... En effet, les communes rencontrent des problèmes dont les répercussions peuvent se ressentir jusqu'aux communes de la périphérie liégeoise et au delà.

L'ACAL, c'est un lieu d'échange d'expériences et de points de vue, de service et d'entraide. Ces rencontres intercommunales permettent de rechercher ensemble des solutions sans déplacer les problèmes sur les communes voisines.

Jean François, Association des CeM de l'agglomération liégeoise

Contact : jean.francois@teledisnet.be

Figure : réunion de l'ACAL à Eupen.

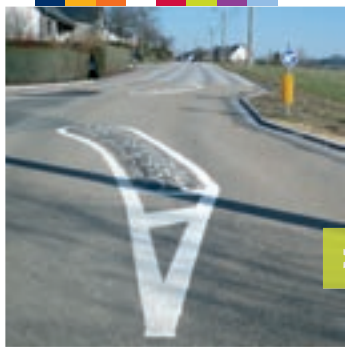
Source : ACAL.





Liège : vue aérienne du quartier de la Place Saint-Lambert. Source : SPW, Direction de l'Édition.





Alexandre Pierret, Commune de Libramont

Contact : alexandre.pierret@publilink.be

Figure : Libramont : îlot directionnel.

Source : Alexandre Pierret.

Membre du service Travaux, je viens de reprendre le volet mobilité géré jusque là par le directeur des Travaux, Jean-Marie Stouse, CeM de la première heure. Il souhaitait me déléguer la gestion de cette problématique.

Tout neuf dans le métier, j'avais tout à apprendre. Si certaines parties du cours, plus théoriques, m'ont par-

fois paru un peu ardues, j'ai particulièrement apprécié les visites de terrain.

Au sein de la commune, je suis chargé du suivi des dossiers mobilité, égouttage et des primes communales. Dorénavant, je prends en charge le suivi du PCM (approuvé en 2005), les Plans Escargot et tous les autres aménagements communaux, ainsi que les dossiers qui concernent les gros générateurs de trafic : SNCB, écoles, hôpital,...

Le Comité de suivi du PCM s'est remis sur les rails. Il s'est réuni pour la première fois fin 2008, initiant une dynamique indispensable. Ce fut l'occasion de réaliser un bilan des actions et réalisations menées, de discuter des projets à mettre en œuvre et d'élaborer un planning pour les prochaines années. Dans cette discussion, les routes régionales constituent une préoccupation importante : les N40 et N89, mais en particulier la N826 qui traverse Libramont et qui est l'objet de nombreux problèmes. Une étude globale de la traversée est prévue prochainement en vue d'un réaménagement complet !





Données cadastrales extraites du système d'Informations géographiques. Source : Benoit Van Calbergh.

Attaché au service d'urbanisme de la commune d'Ottignies-Louvain-la-Neuve, je suis responsable de la mise en place et l'actualisation d'un Système d'Information Géographique (SIG) et des bases de données associées. Ma toute récente formation (2008-2009) permet à la commune d'ajouter un regard complémentaire à celui du CeM de la police pour traiter les dossiers mobilité.

Après numérisation de toutes les parcelles cadastrales et encodage d'une série d'autres plans régissant l'aménagement du territoire (plan de secteur, RCU, SSC, lotissements, ...) la commune dispose d'un outil de gestion au quotidien très pratique quant à la situation de droit et de fait d'une parcelle ou d'un quartier.

Mes projets concernent aussi la détermination de l'itinéraire d'un futur bus local, inscrit dans le PCM. De même, je suis également impliqué dans la cartographie d'itinéraires cyclables pour lesquels un plan a récemment été édité.

J'ai suivi la formation de CeM en parallèle avec une autre formation donnée à l'UCL sur la géomatique appliquée à l'environnement. Deux approches différentes, la première ayant la caractéristique de proposer une vision large et innovante par rapport à la problématique de la mobilité. La seconde porte sur la numérisation préalable de l'ensemble des voiries en vue de la modélisation des flux de trafics, en s'appuyant sur des comptages. Elle permet de comparer différentes

simulations réalisées avec certaines hypothèses et doit déboucher sur un outil d'aide à la décision.

Actuellement, il n'y a pas de « service mobilité » à la Ville. La Commission communale de mobilité, quant à elle, se réunit tous les mois depuis 8 ans pour aborder différents thèmes. Elle s'inscrit dans une dynamique de participation citoyenne qui rassemble une quinzaine de personnes, issues de candidatures spontanées.

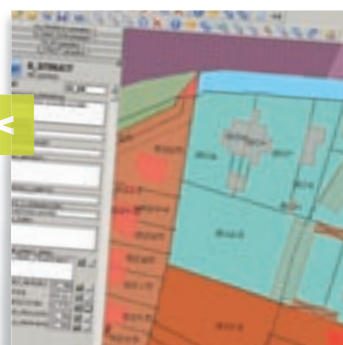
Enfin, avec l'arrivée du RER sur notre territoire et les problèmes inhérents à son implantation, la Ville a décidé de se doter d'un PLM (Plan Local de Mobilité) – en complément de son PCM – pour la zone des alentours de la gare d'Ottignies.

Benoit Van Calbergh, Ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve

Contact : benoit.van-calbergh@olln.be

Figure : extrait de SIG.

Source : Benoit Van Calbergh.





Françoise Chaufoureau, Com- mune de Rixensart, et Pascale Pirotte, Communes de Lasne et de Rixensart

Contact : francoise.chaufoureau@publilink.be et
mobilité@lasne.be

Figure : signalisation : accessibilité vélo autorisée.

Source : wikimedia.org.

Dessinatrice d'architecture et des travaux publics, Françoise Chaufoureau travaille au service de la signalisation de la commune de Rixensart depuis 22 ans. Le suivi administratif et technique de tous les dossiers de signalisation au sein du service Travaux-Mobilité est son quotidien. L'élément le plus enrichissant est le fait que c'est de A à Z que le dossier est suivi, depuis son montage jusqu'à sa réalisation. Elle a eu la chance de côtoyer en 1999 André Delmarcelle, à la fois Echevin des Travaux à Rixensart et à la base de la formation de conseiller en mobilité en tant qu'ingénieur du MET (actuellement SPW). Tant pour lui que pour elle, cela

coulait de source qu'elle devait suivre cette formation ; ce qu'elle a fait en 1999. Cette formation s'est inscrite en continuité directe avec son travail.

Quant à Pascale Pirotte, elle a connu un parcours un peu différent. La commune de Lasne souhaitant disposer d'un PCM a lancé un appel à candidature pour exercer un poste de CeM. Sélectionnée, mais juriste de formation, elle a dû tout apprendre. Ce fut chose faite via la formation de base et se poursuit à travers les formations continuées. Elle est CeM au service Mobilité de Lasne depuis 2001 et en complément à Rixensart, en appui à Françoise, depuis 2009 ! À Lasne, elle reçoit toutes les demandes de modification de la signalisation, prépare les rapports, propose les solutions. Ces projets sont discutés environ tous les mois avec l'échevin, la bourgmestre, la police et le service Travaux, ce dernier s'occupant ensuite de la mise en œuvre.

Il faut toujours avoir de bonnes bases de discussion, des dossiers en béton avant de les présenter aux mandataires. Par rapport aux attentes du Collège, les formations continuées proposées par le réseau permettent de théoriser les choses, de sortir du cas particulier. Les documents reçus permettent d'asseoir un avis et de mettre en place des procédures d'analyse et d'examen des dossiers.

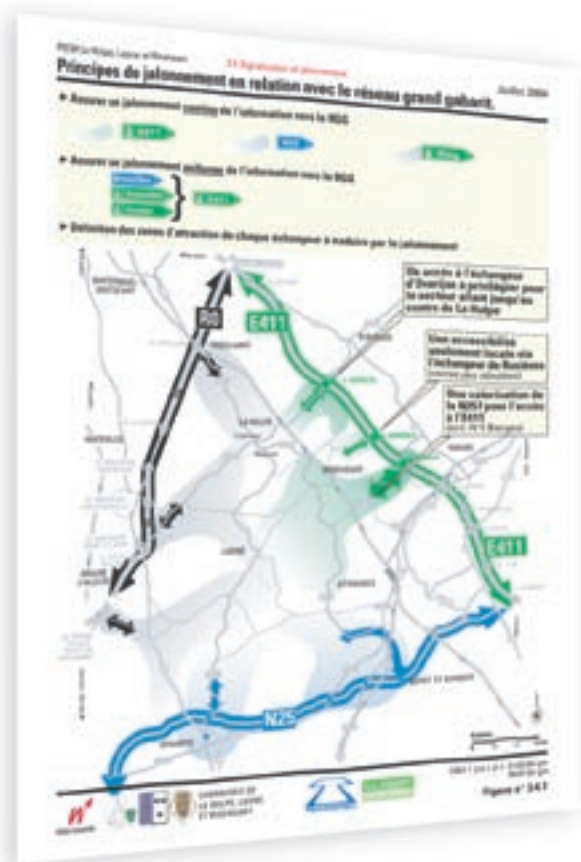
Comment avoir des critères objectifs ? L'analyseur de trafic est utilisé à Rixensart depuis plusieurs années déjà pour objectiver les plaintes. Son utilisation est suivie par une réunion publique pour discuter des résultats. Quant à la problématique du trafic de transit, elle est objectivée avec des relevés de plaques.

Des collaborations supracommunales dont elles sont les chevilles ouvrières ? En voici un bel exemple. Dix communes du Brabant wallon, « encadrées » par trois grands axes de circulation : les E411, N5 et N25 sont actuellement traversées par un trafic de poids lourds en transit. Comment trouver dans une commune une solution qui ne soit pas dommageable pour la commune voisine ? À l'initiative de Lasne, une première réunion de concertation a eu lieu rassemblant les échevins et CeM de toutes les communes du périmètre. Ce fut d'abord l'occasion d'apprendre pas mal de choses, d'échanger des idées, des bonnes pratiques. D'autres problématiques sont supracommunales, telle l'arrivée du RER. Dans cette perspective, le PPM du Brabant wallon leur paraît une excellente démarche.

Un autre projet supracommunal intéressant auquel collaborent cette fois-ci La Hulpe et Rixensart : la journée sans voiture.

Depuis quelques mois, Pascale a rejoint Françoise à Rixensart : le fait de travailler à deux apporte une toute nouvelle dynamique dont la commune va immédiatement profiter !

La fonction de CeM ? D'abord il y a la formation, ensuite, avec le temps, l'expérience, les contacts, et le chemin parcouru en dix ans !



Principes de jalonnement en relation avec le réseau grand gabarit : extrait.
Source : PICM La Hulpe-Lasne-Rixensart, synthèse juillet 2004, Signalisation et jalonnement.

Responsable de la cellule mobilité de la Ville de Namur, celle-ci ayant signé en 1999 la Charte communale de mobilité, il était tout naturel pour moi de suivre la formation. D'abord seule à occuper la fonction de CeM, je suis aujourd'hui épaulée par une équipe de 4 personnes, toutes CeM, formées petit à petit, au fur et à mesure des recrutements. Des personnes d'autres services de la Ville ont aussi suivi la formation (urbanisme, régie urbaine, police, ...), ce qui porte à 13 le nombre d'agents communaux actuellement formés.

Le côté « touche à tout » de la formation fait que chacun peut y trouver son compte. Il faut viser le juste équilibre, entre suffisamment technique et approfondi, mais pas trop. Il manque encore une reconnaissance plus forte de la formation avec la présentation d'un mémoire par exemple, à l'instar des éco-conseillers. La formation continuée est là pour approfondir un thème en particulier. Elle est indispensable pour suivre l'évolution de la matière (nouvelles réglementations – nouvelles pratiques) et poursuivre et développer les contacts.



P+R de la « Plaine Saint-Nicolas ». Source : ICEDD.

Par ailleurs, le regroupement des CeM des grandes villes qui, en raison de leur statut, sont régulièrement réunis, est aussi porteur puisqu'il constitue un lieu d'échanges. Son avenir est important. Pourquoi ne pas travailler davantage par groupe en fonction de la taille de la commune, de zones géographiques, pour aborder ainsi diverses thématiques ?

Mes tâches principales concernent le montage des projets mobilité de la Ville. Mes compétences sont des compétences de mobilité, mais pas des compétences pointues. Mon rôle est d'abord fédérateur.

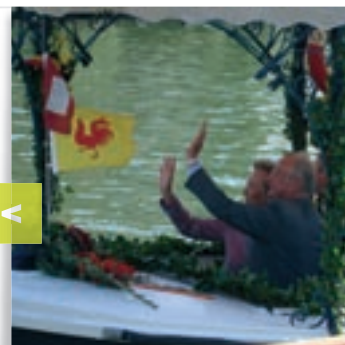
La Ville a institué une commission mobilité, sorte de comité interne de suivi des projets. Elle fonctionne depuis 7 ans et rassemble une quinzaine de personnes dont 9 CeM, ainsi que des représentants des services d'urbanisme, des travaux, des affaires économiques,

Nathalie Dereme, Ville de Namur

Contact : nathalie.dereme@ville.namur.be

Figure : inauguration officielle de la Namourette.

Source : Ville de Namur.



etc. On y détermine les tâches à réaliser, échange des informations, donne des avis. C'est un organe de décisions. Il existe aussi un comité externe de suivi du PCM qui rassemble la Ville, la SNCB, les TEC-SRWT, le SPW, ...

La cellule mobilité vient de réaliser le Plan de déplacement de l'administration communale. Il est actuellement en phase de mise en œuvre. Chaque semaine, la cellule cible une mesure particulière de ce plan sur laquelle elle communique, via l'intranet de la Ville.

Mes « beaux » dossiers ? La navette fluviale « Namourette », le P+R de la plaine Saint-Nicolas. J'avais mis sur pied un observatoire du stationnement, un peu mis de côté actuellement par manque de temps. La mise en œuvre du PCM est bien avancée même s'il reste quelques gros dossiers sur le feu : les futurs P+R, l'aménagement de la chaussée de Liège, une meilleure utilisation du fleuve, la chaussée de Waterloo.

En mobilité, il y a une multiplicité d'acteurs, de budgets, d'enjeux, de délais, d'interactions. Le rôle du CeM est de synchroniser tout cela et d'avoir une politique globale et cohérente, d'assurer la continuité car parmi les acteurs, cela bouge aussi, avec des départs et des arrivées fréquents.



Formation continuée CeM, études de cas : mise en œuvre de mesures dans le cadre du Plan de circulation de Namur. Source : Réseau CeM.





Albert Guissard, Ville de Seraing

Contact : a.guissard@seraing.be

Figure : Seraing : giratoire « Nations Unies ».

Source : Entreprise Eloy.

Je suis chef du bureau technique de la Ville de Seraing et CeM communal. Le bureau de dessin conçoit et exécute les travaux de voirie et d'égouttage sur le territoire de la commune : un travail valorisant et motivant puisque, avec mon équipe, nous prenons en charge le projet d'un bout à l'autre ! En cas de surcharge, nous faisons appel à des bureaux d'études privés.

C'est un collègue, CeM des premières heures, qui a répercuté tout le bien qu'il pensait de la formation auprès du Collège échevinal. Celui-ci a lancé un appel à candidature en interne et six personnes de l'administration communale ont suivi la formation, travaillant respectivement à l'urbanisme, à la signalisation routière, à la voirie (entretien), au bureau de dessin et à la police.

La formation a, entre autres, le mérite d'attirer l'attention sur la multitude d'éléments importants dont il faut tenir compte. Elle propose des outils simples et pratiques, utiles aussi aux personnes qui sont dans le métier. Une seule personne a véritablement le rôle et le statut de

CeM dans la commune, pour les autres c'est d'abord une formation. Pourquoi ai-je été choisi comme le CeM communal officiel ? Parce que cette fonction est directement en rapport avec mon travail au sein du bureau de dessin.

Je suis chargé du suivi du PCM. Par ailleurs, les problématiques évoluant, un micro-PCM est en cours de réalisation sur le territoire de Boncelles, qui subit une urbanisation galopante, des problèmes de stationnement et de trafic parasite. Je suis aussi associé à l'étude du Plan urbain de mobilité de Liège, aux demandes et suivi des projets FEDER, à la réalisation de projets dans le cadre du Plan escargot, à la mise en œuvre des chaînons manquants du réseau cyclable et au projet de la nouvelle gare intermodale de Jemeppe-sur-Meuse, ... Les projets et réalisations ne manquent pas !

Un projet à épinglez ? L'aménagement du giratoire des Nations-Unies, à proximité de l'Athénée de l'Air pur. Il a entraîné, à sa suite, diverses interventions portant notamment sur les modes doux sur un périmètre non négligeable.

La commission communale de circulation, mise en place à Seraing, se réunit environ une fois par mois, avec la police, le service de signalisation routière et l'échevin concerné.

Disposer d'un véritable service mobilité, à l'instar de la Ville de Gand, qui a mis en place une équipe gérant toutes les facettes de la mobilité communale et agit en transversalité avec les autres services communaux concernés, constitue un grand pas, que j'aimerais tant voir franchi !



Plan de Mobilité de Seraing : réaménagement du site avec déplacement de la gare des bus pour que celle-ci soit plus proche des pôles d'activités et d'habitat.
Source : J.L. Deru / photo-daylight.com.



Bénédicte Maréchal, Commune de Jodoigne

Contact : environnement@jodoigne.be
Figure : Brevet cycliste.
Source : Ville de Jodoigne.

Eco-conseillère indépendante dans plusieurs communes, j'interviens à Jodoigne depuis 1995 dans le cadre d'une convention de service déterminant un planning de travail, une liste de tâches et un volume d'heures à prester. En matière de mobilité, je travaille en étroite collaboration avec le service Travaux.

De proche en proche, je me suis investie dans des projets tels que la Semaine de la mobilité, la formation vélo-école, l'implantation de consignes sécurisées pour vélo, et d'autres projets où intervient la mobilité douce. Je prends également en charge le suivi des Crédits d'impulsion et aujourd'hui du Plan Escargot : dossiers que je monte avec la collaboration du service Travaux.

En 2007, j'ai eu l'opportunité de suivre la formation de CeM. Cette formation m'a été bien utile pour m'impliquer dans les études d'incidences influençant la mobilité du centre ville, la relance du dossier du contournement, et de participer au comité de suivi du Plan provincial de mobilité du Brabant Wallon. La mobilité scolaire est également un enjeu majeur à Jodoigne.

Jodoigne dispose depuis 1998 d'un PCM. Il date de l'époque des « Plans de déplacement et de stationnement » (PDS), c'est-à-dire ne s'inscrivant pas encore dans une approche multimodale telle qu'on la décline aujourd'hui. Je l'ai toutefois petit à petit sorti du tiroir et la Ville tente de l'exploiter au mieux, par exemple, via la concrétisation du plan de stationnement (création d'une zone bleue compensée par des parkings périphériques).

Mes actions et interventions sont multiples, variées et s'enchaînent. Il faut notamment épingler le projet intercommunal « Culturalité », développé dans le cadre de Leader+, qui associe six communes de l'est du Brabant wallon : Beauvechain, Ramillies, Hélécine, Incourt, Orp-Jauche et Jodoigne et au sein duquel chaque CeM joue un rôle de relais entre les différents intervenants concernés. Une centrale de mobilité vient d'être créée pour ce territoire. Elle étudiera notamment la pertinence et les modalités de la mise en place d'un bus local, du développement du covoiturage, de l'amélioration des connexions intervillages, ...



Aménagement de chemins cyclos-piétons. Source : Ville de Jodoigne.

Je suis chargé de mission en vélo-éducation chez Pro Velo depuis huit ans, à mi-temps sur le terrain dans les écoles, et de la communication l'autre mi-temps (gestion administrative, statistiques, production des documents, ...).

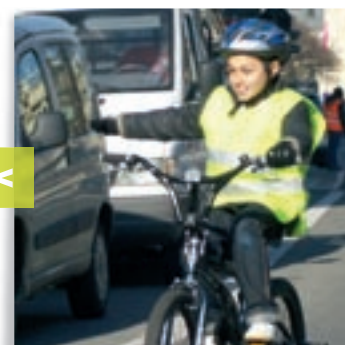
J'ai suivi la formation en 2008-2009, de ma propre initiative, afin de découvrir d'autres problématiques, comme ouverture sur les autres usagers, comme les motards et pour en savoir plus sur les techniques de gestion de la circulation et du stationnement. C'est également une opportunité, une corde de plus à mon arc. Dans cette formation, l'aspect visites de terrain et contacts me semble essentiel.

La vélo-éducation comporte plusieurs facettes, mais parmi celles-ci le Brevet du cycliste constitue le projet le plus important. Pour cela, Pro Velo travaille avec les écoles, les enseignants constituant les chevilles ouvrières du projet. La volonté de la Région wallonne étant

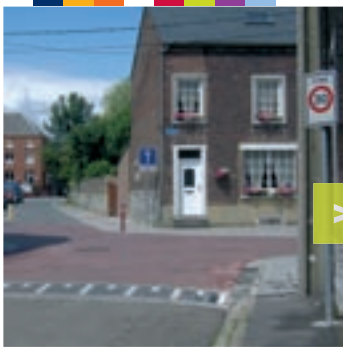
d'impliquer les communes, celles-ci font une demande auprès du SPW. Ainsi, à l'initiative des échevins de la mobilité ou de l'enseignement, des communes organisent une réunion préliminaire avec les directions d'école et les enseignants susceptibles de prendre en charge le projet pour les informer et les encourager à organiser le Brevet du cycliste au sein de leur établissement. Ensuite Pro Velo travaille directement avec les écoles.

Damien Dupriez, asbl Pro Velo

Contact : d.dupriez@provelo.org
Figure : brevet cycliste.
Source : Pro Velo.







Pierre Petit, Commune de Sambreville

Contact : ppetit@commune.sambreville.be

Figure : Sambreville : Aménagement de Zone 30 rue des Alloux.

Source : Pierre Petit.

Directeur des travaux de la commune de Sambreville depuis 1995, je suis un des CeM de la première heure. En effet, lorsqu'en 1998 les communes ont été invitées à adhérer à la Charte communale de mobilité, une réunion d'information a été organisée à leur intention, pointant la formation de CeM. J'y ai participé et fait un rapport positif au Collège. La Commune de Sambreville a signé la Charte, m'a désigné comme CeM et j'ai suivi le premier cycle de formation.

Un point fort de la formation ? La vision multimodale : c'était tout nouveau à Sambreville. Ensuite le lien étroit avec l'Aménagement du territoire et l'Environnement. Maintenant, on ne peut plus dire oui à tout ! Depuis lors, je suis un autre homme ! Le développement durable est devenu une de mes préoccupations permanentes, par rapport aux problématiques environnementales et d'aménagement du territoire. Autrefois, lors de l'aménagement d'une voirie, la seule variable prise en compte était sa largeur, sans aucune nuance, et la plupart des rues ne comportaient pas de trottoirs. Aujourd'hui, avant de démarrer l'étude d'un projet de rénovation de voirie ou de trottoirs (nous avons la chance, à Sambreville, d'avoir un bureau d'études communal qui nous permet d'étudier nous-mêmes ce type de projets), nous nous posons la question de sa fonction dans la hiérarchisation du réseau et nous nous demandons si c'est une voirie de transit ou une future zone 30, résidentielle, ...

Quelques années après moi, un CeM communal et deux CeM policiers sont venus grossir les rangs. Et quatre CeM policiers de plus depuis juin 2009. Depuis la formation d'un premier policier, les relations avec la police ont subitement complètement changé. Le langage commun mis en place lors de la formation joue pleinement son rôle. Fini le temps du « tout à la voiture ». Cette collaboration s'est avérée particulièrement efficace lors de la mise en place des Sens Uniques Limités, des zones 30 aux abords des écoles et de plusieurs zones 30 dans différents quartiers de Sambreville.

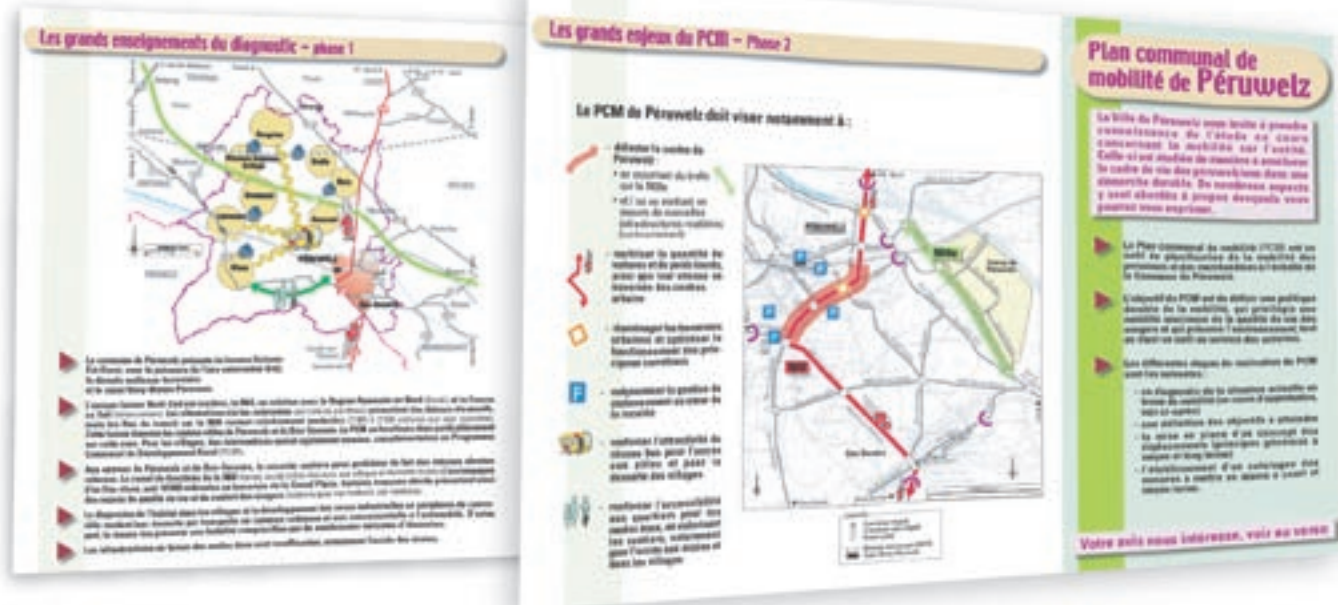
Un projet qui me tient à cœur et dont je suis particulièrement satisfait : la réalisation de trottoirs. Plus de 28 kilomètres ont été réalisés en 8 ans, en partie sur fonds propres, en partie avec l'aide des Crédits d'impulsion, Plans Escargot, ... S'il s'agit de projets simples, ils ont le grand mérite d'apporter de la sécurité et de redonner le goût de la marche à pied. De plus, ils font

généralement l'unanimité : riverains, usagers et mandataires locaux sont généralement très motivés pour ce type de travaux. Sambreville a également réalisé un cadastre des voiries qui, avec le PCM, sert de guide pour savoir où et quand intervenir parmi les 300 rues et les 135 km de voiries communales. Deux projets dont je voudrais aussi parler et qui me laissent un excellent souvenir sont, d'une part, la réalisation par le MET (devenu entre-temps SPVV) d'un parking de covoiturage aux abords de l'échangeur n°14 de l'autoroute E42, et, d'autre part, la réalisation d'un « Ravel » continu sur deux communes en parfaite collaboration avec mon collègue de Fleurus, Jean-Philippe Kamp, CeM également. Pour ce qui est du parking de covoiturage, l'idée a germé pendant l'étude de notre PCM. Elle était tellement bonne que le parking a été très rapidement saturé et qu'un doublement de capacité a été demandé à la direction des Routes de Namur.

Quant au PCM, outre l'outil qu'il fournit à la commune, il a aussi le mérite d'ouvrir les yeux sur une autre perception de celle-ci et de proposer un regard extérieur, via une grille d'analyse. Ainsi le PCM de Sambreville a permis de réaliser que, la vallée de la Sambre étant très urbanisée, les déplacements à pied, à vélo et en transport en commun ont tout leur sens et donc de l'avenir ! Grâce à l'appui énergique de notre Député Bourgmestre, le renforcement et la prolongation de la ligne 58 du TEC Namur-Luxembourg depuis le 1er juillet 2009 permettront de relier Moignelée, Tamines, Falisolle, Auvelais et Jemeppe-sur-Sambre avec une fréquence d'au moins deux bus par heure. Il s'agit d'un élément essentiel de la mise en œuvre de notre PCM.



Sambreville : aménagement en contre-sens rue des Alloux.
Source : Pierre Petit.



Synthèse des remarques consultation publique sur les phases I et II du PCM de Péruwelz. Source : www.peruwelz.be.

Première échevine de Péruwelz, en charge des travaux, de l'urbanisme, de l'environnement, de la mobilité et du logement, il m'a fallu plonger au cœur de toutes ces matières, nouvelles pour moi, fin 2006, lorsque j'ai entamé ce premier mandat.

C'est suite à la visite de Dominique van Duyse et de Philippe Lorent dans ma Ville que j'ai entendu parler des actions et des études menées par la Direction de la planification de la mobilité, des PCM, de la formation de CeM, ... Par ailleurs, cette dernière m'avait été conseillée par le CeM communal.

N'étant ni urbaniste, ni architecte, mais en charge de matières qui engagent directement le devenir de ma ville, la question était de savoir par quoi commencer ? Les villes qui réussissent bien et se développent harmonieusement passent par la réalisation d'un PCM. L'exemple de la commune de Cernay en Alsace, que j'avais pu visiter dans le cadre du projet européen « Sus-cit » auquel collaborait la Région wallonne, était très clair à cet égard, il montrait bien le travail réalisé sur une dizaine d'années, passant au préalable par la réorganisation des déplacements.

À travers la formation, j'ai perçu que la mobilité est une science, à gérer par des professionnels, alors qu'on a tendance à vouloir travailler au feeling. Chaque chapitre présenté a permis d'enrichir mon regard sur la ville. C'était particulièrement précieux, dans la mesure où Péruwelz est occupée à réaménager son centre-ville. Ce qui se fait en étroite collaboration avec le bureau d'études qui vient d'entamer le PCM et a conduit à mieux prendre en compte les problématiques du stationnement, des vitesses, de la gestion de la route régionale et en particulier du recalibrage d'un giratoire sur celle-ci.

Il y a plusieurs CeM à Péruwelz mais chacun est chargé de multiples tâches dans toutes sortes de domaines.

C'est une matière difficile. Le CeM doit jouer un rôle de lien entre les différentes parties concernées, sans pour autant se voir confier des tâches trop pointues.

Le PCM de Péruwelz est en fin de phase de diagnostic. C'est extraordinaire de constater à quel point il révèle la commune sous un autre jour. Jusqu'ici tout le monde se plaignait. Maintenant, on relativise. Il n'y a pas de gros problème de stationnement, les gens ont simplement pris des habitudes. Les commerçants ont ainsi été sensibilisés et le PCM permet de leur ouvrir les yeux. Il faut donc optimiser. La problématique du contournement, prévu depuis des années mais reporté pour cause de budget, y fait aussi l'objet d'un autre regard. Des solutions sont recherchées via des voiries existantes. À cet égard, la petite ville de Nagold, en Allemagne, visitée dans le cadre du dernier voyage d'études des CeM, constitue un bel exemple.

Domage que la Directions des Routes et celle de la Mobilité de la Région wallonne n'ont pas fusionné, cela faciliterait sans doute la cohérence entre études et projets. La qualité des personnes, de l'humeur, de l'ambiance, qui caractérise en particulier ce service, en constitue indéniablement un bel atout.

Véronique Waroux, Ville de Péruwelz

Contact : veronique.waroux@peruwelz.be

Figure : Péruwelz, stationnement au lieu-dit « Petit Château ».

Source : www.belgiumview.com.





Jacques Zych, Commune de Saint-Nicolas

Contact : jacques.zych@teledisnet.be

Figure : aménagement de voirie.

Source : commune de Saint-Nicolas.

CeM pour la commune de Saint-Nicolas et responsable de la section roulage de la zone de police de Saint-Nicolas – Ans, je participe aux réunions d'information avec les mandataires communaux et la population pour la commune de Saint-Nicolas. Je remets des avis sur les aménagements et la signalisation, je gère les événements et j'assure l'éducation routière pour la zone de police d'Ans – Saint-Nicolas.

Suite à l'invitation de la Direction générale des Transports en 1999 et après avoir examiné le programme de formation de base de CeM, le commissaire faisant fonction l'a estimé intéressante. La problématique de la mobilité allait devenir un des enjeux supplémentaires que la police allait être amenée à gérer et à laquelle elle allait devoir contribuer à apporter des solutions. C'est ainsi que j'ai été amené à suivre la formation.

Celle-ci est très diversifiée. Elle m'a notamment apporté une ouverture essentielle sur l'aménagement du territoire et les aspects socio-économiques de la mobilité.

Le policier est avant tout un homme de terrain qui connaît très bien les comportements des gens, leurs itinéraires habituels à pied, en voiture, à vélo, ... Il me manquait donc cette vision de haut.

La reconnaissance comme CeM s'est construite petit à petit, année après année. La mentalité change progressivement. Je suis persuadé que chaque commune devrait avoir un CeM, une commission de mobilité ainsi qu'un échevin de la mobilité.

Saint-Nicolas est une cité-dortoir de la périphérie liégeoise, la plus dense de la Région wallonne ! Enclavée entre Liège et la Meuse, elle offre très peu d'emplois. Elle est soumise à d'importants problèmes de stationnement qui ont parfois pour conséquence la suppression d'aménagements de modération de la vitesse afin de gagner quelques emplacements.

Dans ce contexte en particulier, les sollicitations sont nombreuses, notamment pour obtenir la création de places de stationnement PMR en face des domiciles. Ces demandes ne sont pas toujours justifiées eu égard au contexte local. Il faut donc définir des critères, car ces emplacements, par définition « réservés », sont inutilisés pendant une partie de la journée. De plus, leur gestion suite aux décès, déménagements, ... coûte cher ! La commune essaie de privilégier plutôt les emplacements PMR à proximité des lieux d'activités : commerces, équipements, ... La problématique du stationnement lié à la construction de logements neufs pose aussi des problèmes. En effet, il arrive que les emplacements privés de stationnement associés à ces logements soient difficiles à vendre et les nouveaux occupants se garent en voirie, saturant davantage encore l'offre. Il faut donc être attentif à gérer cette carence également au niveau des demandes de permis d'urbanisme pour lesquels aujourd'hui une bonne concertation entre les différents services communaux a été mise en place.



Les bourgmestres souhaitaient disposer d'un CeM jouant un rôle d'avis et de conseil auprès des 12 communes de la zone de police Famenne-Ardenne. Suivre la formation et exercer cette fonction constituaient une condition à remplir après avoir été engagée.

J'ai d'abord suivi le cycle court et par la suite le cycle long. Il s'agit d'un bagage théorique important, même si la technicité de certains sujets nécessite quelques efforts. Le lien théorie – visites de terrain joue à cet égard un rôle essentiel dans l'assimilation de ces concepts tout neufs. Tant dans le cadre de la formation que dans le métier de CeM au quotidien, chaque fois qu'un nouveau problème, un nouveau cas de figure se pose, le réflexe « CeM » se met en place. Mais c'est aussi le réseau, les liens qui se tissent entre les personnes d'horizons différents ou non, qui constituent l'autre force de la formation.

Concrètement, je gère les actions de prévention et de répression pour ce qui concerne le roulage. J'interviens comme conseil et avis dans le cadre d'aménagements communaux et suis les statistiques des accidents dans la perspective d'être proactive en la matière, dès qu'un point noir est identifié. Je participe également à la réflexion dans le cadre de grands projets, tel celui d'une plate-forme multimodale sur la commune de Marche-en-Famenne. Petit à petit la collaboration avec les communes est devenue de plus en plus effec-

Magali Aussems, Zone de police de Famenne-Ardenne



Contact : circulation.zp5300@skynet.be

Figure : Education routière.

Source : zone de police de Famenne-Ardenne.

tive et ma crédibilité comme CeM est aujourd'hui une réalité, puisque par ailleurs je suis appuyée au départ par le pouvoir politique et que la direction de la zone de police prête beaucoup d'attention à cette matière également.

Epinglons le rôle important joué par la Commission provinciale de sécurité routière (CPSR) en province de Luxembourg, à laquelle je participe. Il constitue un véritable lieu de concertation et rassemble tous les acteurs pour l'analyse de dossiers critiques.



Philippe Henin, Zone de police des Arches

Contact : police.arches@ac.andenne.be

Figure : Prévention routière.

Source : ICEDD.

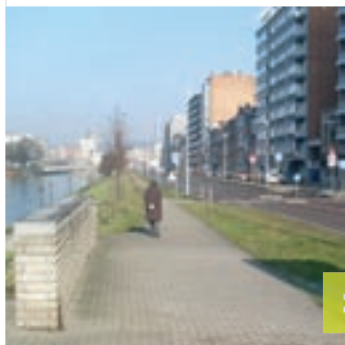
Directeur coordinateur au sein de la zone de police, je prends aussi en charge tout le volet sécurité routière : prévention – éducation – répression. Je remets les avis en réponse aux sollicitations des autorités communales, des citoyens, des policiers et suis notamment chargé de l'analyse policière des dossiers importants en matière de signalisation ainsi que de l'analyse des endroits dangereux.

En son temps, le Divisionnaire Olivier Libois, ancien Chef de la zone de police et aujourd'hui Directeur général de la Police administrative au niveau fédéral m'a recommandé de suivre la formation. Il estimait en

effet que la méthode d'analyse de la police et celle enseignée dans le cadre de la formation sont complémentaires : analyse du problème, établissement de plans d'actions, ... La formation de CeM donne un fil rouge dans la façon de traiter les problèmes de sécurité routière. Dans cette perspective, outre les connaissances apportées, l'apport important est le fait d'aborder un problème en prenant de la hauteur, de le recadrer dans sa globalité, d'être objectif en intégrant les différents points de vue.

À Andenne, la problématique du trafic routier (signalisation – aménagements - réglementation) est organisée de façon à consacrer 3 à 4 journées par an avec l'inspecteur de la Région wallonne et un membre du service Travaux pour un tour d'horizon des dossiers : l'occasion de mettre en commun les différents points de vue et de discuter des solutions pour remédier aux problèmes constatés. Récemment, suite à un grave accident survenu sur un passage piéton, j'ai réalisé une analyse systématique de tous les passages piétons (environ 70) sur l'ensemble des routes régionales et provinciales avant d'en rediscuter avec les autres partenaires. Sont-ils bien placés, visibles, opportuns, ... avant d'en rediscuter avec les ingénieurs du SPVV. J'ai également été sollicité quant à l'opportunité de la création d'un parking de covoiturage au droit de l'échangeur autoroutier d'Andenne.





Pierre Hanquet, Direction générale opérationnelle routes et bâtiments du SPW

Contact : pierre.hanquet@spw.wallonie.be

Figure : RAVeL Liège.

Source : SPW.

Ingénieur des Ponts et Chaussées, j'ai consacré 37 ans de ma carrière à la Direction des routes de Liège où j'ai notamment géré la grande agglomération liégeoise et dirigé la cellule « signalisation – trafic – sécurité » : une spécificité liégeoise qui présente l'avantage de garantir une vue d'ensemble des problèmes et la même démarche dans la manière de les traiter et d'y apporter des solutions à l'intérieur de chaque district. Je suis aujourd'hui directeur de la Direction de la Sécurité des Infrastructures routières.

La formation de CeM ? Elle est bien cadrée, bien ciblée et très complète. Elle fournit un bagage indispensable pour étudier et discuter des projets avec les communes et être un interlocuteur crédible. Un concept intéressant développé dans la formation ? La structu-

ration du trafic : transit, cordon, échange, quartier. L'approche développée est d'autant plus utile qu'elle s'applique directement au PCM.

Quant au titre de CeM, j'estime qu'il devrait être sanctionné par un exercice pratique par exemple, simplement pour s'assurer que les concepts du cours sont bien acquis et que la personne dispose des compétences utiles et de l'esprit critique lui permettant de discuter d'un projet, et qu'elle est capable de jouer son rôle de CeM.

Le cours devrait constituer un passage obligé pour chaque ingénieur des différentes Directions des routes. Celui-ci doit être capable d'argumenter et être armé pour participer aux réunions. Il est responsable de la mise en service d'une infrastructure correctement conçue, aménagée et signalée. Par exemple, les critères à prendre en compte par rapport à l'aménagement d'un carrefour sont nombreux : sa localisation, les charges de trafic, le contexte local, les caractéristiques des lieux, ... Il faut donc développer la capacité d'analyse et utiliser les outils disponibles. L'impact de l'implantation d'une nouvelle activité sur les flux de déplacement et en particulier sur la capacité des infrastructures de déplacement est non négligeable et se pose de plus en plus crucialement. Actuellement de gros projets d'urbanisme sont sur le feu à Liège : la reconversion du site de l'hôpital de Bavière, la Médiacité, le raccordement des quais de Meuse sur la future esplanade des Guillemins, ... La composante mobilité y joue un rôle essentiel !



Liège : quai Mativa. Source : Isabelle Chalenton.

Ingénieur à la direction territoriale des routes et autoroutes de la province de Namur, je suis notamment chargé de la gestion des routes sur le territoire de la Ville de Namur. La formation de CeM ayant débuté à peu près en même temps que le PCM de Namur en 1999, elle s'est imposée tout naturellement. J'ai d'abord suivi le cycle rural et, ayant été absent à plusieurs reprises, le cycle urbain, quelques années plus tard.

Qu'a pu m'apporter cette formation en tant que spécialiste des infrastructures routières ? Entre autres choses, des petites formules toutes simples qui permettent de donner un avis pertinent rapidement par rapport à une situation sur le terrain : capacité d'un giratoire, d'un tourne-à-gauche, d'un feu tricolore, ... C'est très utile par exemple pour évaluer l'impact de l'implantation d'une nouvelle activité qui va générer du trafic. Un autre exemple : les fiches du cours constituent des documents de référence pour les aménagements de parkings.

Une difficulté subsiste encore, c'est d'inculquer cet esprit, cette approche à tous les intervenants d'un projet : entreprises, surveillants de chantier, collègues. Les plans ne pouvant pas toujours tout détailler, faute de temps, des erreurs apparaissent lors de la mise en œuvre par manque de connaissance des exigences d'accessibilité des PMR par exemple.

Le PCM de Jambes constitue un bel exemple de l'emboîtement progressif de toutes les pièces d'un puzzle.

Jean-Philippe Bille, Direction générale opérationnelle routes et bâtiments du SPW

Contact : jeanphilippe.bille@spw.wallonie.be

Figure : Jambes : aménagement avenue
Gouverneur Bovesse.

Source : routes.wallonie.be.



À partir de divers documents et études, une vision globale du développement routier mais aussi des modes doux se clarifie et sera bientôt traduite sur le terrain. Il faut alors profiter des opportunités pour passer à la réalisation. Ainsi, des contacts avec la SNCB et des travaux prévus par celle-ci constituent une opportunité pour la réalisation d'un chaînon cyclable manquant essentiel qui permettra de relier à vélo la gare de Jambes à la gare de Namur, en site propre, et ce d'ici 2 ou 3 ans maximum. Au fur et à mesure de l'étude du PCM des solutions sont trouvées. Le cadre PCM permet ainsi de justifier les aménagements demandés et de rassembler plus aisément un consensus et des partenaires pour la mise en œuvre de projets.



Sylvie Rochez, Direction générale opérationnelle de l'Aménagement du Territoire, du Logement, du Patrimoine et de l'Energie du SPW

Contact : sylvie.rochez@spw.wallonie.be

Figure : Concertation sur demande de permis.

Source : ICEDD.

Architecte au service extérieur Direction Hainaut II de la DGO4, je suis responsable de la délivrance des permis d'urbanisme sur base de l'article 127 du CWATUPE (voiries, RAVeL, aménagements de places, ...). Je suis également chargée du suivi des documents planologiques : Rapport urbanistique et environnemental, Schéma de structure communal, Plan communal d'aménagement, et des autres études du type Etude d'incidence sur l'environnement, ...

La formation de CeM ? Une belle opportunité de me sensibiliser à cette matière. Compte tenu de mes tâches et responsabilités, j'ai aisément obtenu de ma direction

l'autorisation de suivre les cours et suis devenue la personne ressource en matière de mobilité.

La formation m'a apporté une ouverture sur les problèmes de mobilité et une autre manière de réfléchir en lien avec les problématiques d'urbanisme. Par ailleurs, le fait de suivre ces cours avec des participants aux profils très diversifiés développe un autre regard, en particulier lorsque chacun est invité, à tour de rôle, à se présenter, à expliquer son métier, ses tâches, ses projets, ses difficultés et ses contraintes.

En pratique, je suis confrontée à des demandes de permis, au travers desquelles se pose la question de la localisation des fonctions en particulier au regard des problématiques de mobilité. Où développer le commerce, le logement ? Comment régler les problèmes de déplacements ? Faut-il encore créer des entités commerciales totalement indépendantes à l'extérieur des villes ou au contraire tenter de réinvestir la ville avec tout son potentiel de vie, d'activités, d'ambiance ? Comment favoriser d'autres modes de déplacement que la voiture ? Quelles solutions de stationnement faut-il privilégier ? À l'heure où les enjeux environnementaux sont devenus incontournables, le projet ne peut faire abstraction des problèmes de mobilité !

Un beau projet en cours d'étude ? Le quartier Boch de La Louvière. Une excellente collaboration s'est mise en place avec les différents acteurs.





Daniel Davin, TEC Namur- Luxembourg

Contact : daniel.davin@tec-wl.be

Figure : Inauguration du "TELBUS" (bus à la demande) en province de Luxembourg.

Source : SPW, Direction de l'Édition.

Adjoint du directeur d'exploitation du TEC-Luxembourg, je suis d'abord un agent du TEC et ne suis pas perçu comme CeM. Inscrit dans le premier groupe " rural ", j'ai suivi la formation en 1999. C'était le début des PCM avec Arlon, Virton, ... de la réflexion avec la Charte communale de mobilité, dont les TEC étaient partie prenante. C'était également le début de la mise en place des collaborations et d'une prise de conscience des TEC qu'il fallait aller vers les autres.

La formation de CeM m'a apporté une approche permettant de ne pas avoir d'œillères, de ne pas raisonner " bus et seulement bus ", mais de devenir plus attentif aux cyclistes, de penser aux autres usagers et de rentrer plus facilement dans les PCM. C'était aussi l'occasion de former le personnel du TEC à la mobilité au sens large. C'est ainsi que de nombreux employés du TEC ont suivi la formation, les nouveaux engagés aux services d'études et d'exploitation ont été inscrits à la demande de la direction.

Au TEC, à la liste des PCM est associée une liste des CeM, qui sont les personnes relais lors de tout contact avec une commune. Le pli est pris. Le CeM constitue la porte d'entrée dans la commune pour autant qu'il existe et qu'il joue bien son rôle. Il est de plus en plus souvent une référence, mais ce n'est pas encore le cas partout.

Mes tâches concernent, entre autres, la définition de l'offre de transport et la gestion des réclamations de la clientèle, qu'il importe d'évaluer et auxquelles il faut apporter une réponse. À cet égard, le contexte rural est bien différent du contexte urbain. Il s'agit d'abord d'adapter l'offre à la demande car il y a peu de bus, d'évaluer l'impact des modifications demandées par rapport au coût et à l'organisation des lignes, toujours en privilégiant l'intérêt collectif. Je participe également aux réunions « travaux » dans les communes, à la Commission permanente provinciale de sécurité routière (CPSR) particulièrement active en Province de Luxembourg, avec les bourgmestres, les CeM et tous les autres intervenants, aux réunions de suivi des PCM ... Je suis aussi chargé de la mise en place et du suivi du Telbus : service de transport à la demande qui n'existe qu'en province du Luxembourg et dessert dix communes. Mis en place en 2004, il transporte 25 000 voyageurs par an. 2 500 personnes sont inscrites et 800 à 900 l'utilisent régulièrement. Un service nécessaire mais coûteux, qu'il faudra optimiser. J'ai par ailleurs le grand plaisir de retrouver régulièrement les futurs CeM puisqu'à chaque session, Pierre Chastellain m'invite à venir leur parler de la mobilité dans les zones rurales et plus particulièrement du TELBUS et des Proxibus (bus locaux).





Mons : gare des bus. Source : TEC Hainaut. L'enquête satisfaction permet de cibler les attentes de la clientèle. Source : Portal.

Responsable Recherche et Développement au TEC Hainaut, j'ai entendu parler de la formation par mon supérieur, Rémy Prévot, qui l'avait lui-même suivie. Le contenu est en relation directe avec ma fonction puisqu'il couvre toutes les matières qui touchent à la mobilité. L'important c'est de bien comprendre qu'à côté des TEC... il y a bien d'autres choses ! En interne, le TEC ne considère pas le CeM comme une fonction mais avant tout comme une formation, importante, qui apporte une vision et permet d'emblée de découvrir des métiers très différents, des activités spécifiques, avec lesquels il faut apprendre à collaborer. L'implication est essentielle et constitue une pièce maîtresse de l'intérêt et de la réussite de la formation, pour qu'elle laisse des traces.

Dans mon métier, l'important est dans les études (études de marché et études concernant des projets liés à l'exploitation, ...). Concrètement, cela représente des tâches très variées dont la participation à diverses commissions (management de la mobilité – le TEC a été désigné par la Région comme manager de la mobilité –, qualité, tarifs, abribus, client-réseau-mobilité), l'encodage de l'évolution de l'offre (arrêts, horaires, itinéraires), les relations et collaborations avec les administrations communales et les autres opérateurs (vélo, carsharing, De Lijn, SNCB, ...), la gestion de l'aménagement du territoire et des événements (semaine de la mobilité, ...), le suivi des PCM, ...

L'enquête satisfaction client est précieuse pour nous car elle permet de mettre le doigt sur les attentes de la clientèle et donc aussi les freins à l'utilisation des transports en commun. Ainsi, la dernière enquête (fin 2008) mettait en évidence la sensibilité aux comportements des autres clients et aussi le niveau de l'insatisfaction par rapport à ce critère ! Ce qui révèle clairement la dimension sociale du transport collectif.

Depuis quelques mois, il est question d'un projet promoteur : la nouvelle gare de Mons. Elle touche à de nombreux aspects et intéresse tous les publics : riverains, commerçants, navetteurs, et à tous les modes : trains, bus, piétons, cyclistes, voitures, livraisons, ... et fait appel à des solutions innovantes. Ce projet va avoir un rayonnement énorme, jeter des ponts (plus précisément une passerelle) entre des quartiers aujourd'hui isolés. Dans ce contexte, il faut chiffrer, modéliser la charge du trafic bus présent et à venir, et définir ensuite une stratégie d'utilisation de la voirie qui leur soit favorable.

Le PICM dit « du Borinage » va aussi porter des fruits. Actuellement traversé par des lignes très importantes du TEC entre Mons et Saint-Ghislain, il cherche des solutions (améliorer la vitesse commerciale et la desserte des gares). Il apporte ainsi une remise en question par rapport à certains usages ou pratiques historiques, un autre regard sur ces itinéraires, des propos intéressants par rapport aux fréquences, aux itinéraires et à des aménagements de la principale route régionale qui traverse la zone en question. Et tout cela se discute dans une assemblée où sont présents plusieurs CeM, ce qui facilite le dialogue et crée un climat constructif.

Marc Giangreco, TEC Hainaut

Contact : marc.giangreco@tec-wl.be

Figure : TEC, photo d'ambiance.

Source : SPW, Direction de l'Édition.





Thalys. Source : SNCB.

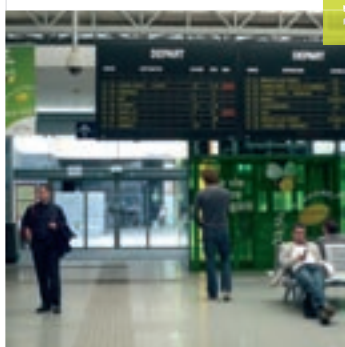
City-station manager à la Direction Stations de la SNCB Holding, j'assure la gestion quotidienne des gares de Namur, Gembloux et Ottignies-Louvain-la-Neuve, dans le but de garantir le meilleur accueil possible à la clientèle à travers les aspects propreté, sécurité et convivialité, la gestion des parkings voitures et vélos pour la clientèle et pour le personnel, l'accessibilité des lieux pour tous, même en période de travaux, l'organisation d'événements, l'offre commerciale en gare, les contacts avec les autres opérateurs (autres sociétés du groupe SNCB, TEC, SRWT...).

Jean-Claude Gillet, SNCB

Contact : jeanclaudio.gillet@b-holding.be

Figure : La qualité de l'accueil et l'accessibilité comptent parmi les objectifs nombreux de la SNCB.

Source : ICEDD.



J'ai suivi la formation sur les conseils d'un collègue Liégeois, CeM de longue date déjà. Il avait apprécié la qualité et l'ouverture d'esprit des intervenants.

La formation m'a notamment permis de mieux gérer une des facettes de mon travail, à savoir la problématique du parking à proximité des gares, avec une vision plus large et plus globale, qui ne se limite pas au périmètre de la gare et qui intègre davantage la dimension intermodale et la mobilité autour des gares. Face à la demande croissante de places de parking tant pour la clientèle que pour le personnel du groupe SNCB, la recherche de nouvelles places s'accompagne dorénavant d'une réflexion sur une meilleure organisation et utilisation des parkings existants.

La prise en compte systématique des PMR fut un autre enseignement de la formation. Je me suis rendu compte qu'il s'il est important d'offrir une bonne 'accessibilité aux gares et à leurs équipements, cela ne concerne pas uniquement les moins valides mais bien l'ensemble des usagers. Qui n'a jamais dû se déplacer avec une valise ?

Nommée responsable du bureau d'études de la SRWT depuis maintenant 7 ans, ma formation d'ingénieur architecte m'avait apporté peu de connaissances en matière d'aménagement de voiries en faveur du transport en commun, ce à quoi me destinait ma nouvelle fonction. Par ailleurs, c'était encore le début d'une réflexion en faveur de la multimodalité, de la création des premiers sites propres, etc. Il y avait, et il y a encore, du chemin à parcourir, mais aujourd'hui les communes et les autres partenaires tels le SPW, la SNCB, etc. commencent à être sensibilisés, via leurs CeM !

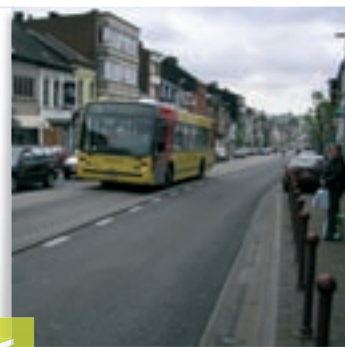
Comme gestionnaire de projets, chacun est focalisé sur ce qu'il fait ... le nez dans le guidon ! La formation CeM correspondait pleinement à mes attentes. Elle permet cette nécessaire vue d'hélicoptère, cette vision plus globale qui nous fait parfois cruellement défaut. Les rencontres informelles, les contacts noués dans le cadre de la formation mais aussi lors des voyages d'études concourent énormément à faciliter le travail sur le terrain, voire à débloquer des situations. Les exemples étrangers qui illustrent les thèmes développés sont aussi fort importants pour élargir l'horizon de chacun.

En ce qui concerne plus précisément mon travail à la SRWT, celui-ci consiste principalement à étudier et à mettre en oeuvre pour les cinq TEC les aménagements d'infrastructures en faveur du transport en commun. L'objectif premier est l'amélioration du confort et de la sécurité du voyageur, et in fine bien sûr, l'amélioration de la vitesse commerciale des bus et la fiabilité des horaires par des aménagements physiques (arrêts d'autobus adaptés, sites propres, feux prioritaires bus, etc ...). Les projets sont élaborés et discutés avec les partenaires directement concernés : TEC, SPW, provinces, communes, SNCB, urbanisme, ... Ensuite, le dossier administratif et technique est préparé, soumis à demande de permis si nécessaire, mis en adjudication et notifié à l'entreprise adjudicatrice des travaux.



Saint-Ghislain : aménagements de la gare des bus. Source : SRWT.

Aline Verbist, Société Régionale Wallonne des Transports (SRWT)



Contact : aline.verbist@tec-wl.be

Figure : bus en site propre surélevé rue Hamoir à La Louvière.

Source : SRWT.

L'exécution est prise en charge par un autre service de la SRWT, qui travaille en étroite collaboration avec mon service.

La SRWT est aussi sollicitée dans le cadre de divers projets communaux du type plan triennal, Plan escargot, Plan Mercure... qui concernent des voiries sur lesquelles circulent les bus du TEC. Le suivi des PCM constitue une autre mission, dans laquelle j'interviens lorsqu'on commence à parler concrétisation sur le terrain. Par exemple, dans le PCM de Jambes, suivi par le TEC Namur-Luxembourg, dès le moment où il sera question d'aménagements, j'interviendrai pour planifier les études d'aménagements nécessaires, réserver les crédits et démarrer les études.

Autre problématique : l'explosion de la clientèle a impliqué l'achat de véhicules supplémentaires, ce qui génère des problèmes d'espace dans les dépôts et nécessite des transformations ou la réalisation de nouveaux bâtiments. Je m'occupe actuellement en collaboration avec le TEC Hainaut de l'étude de 2 nouveaux dépôts d'autobus dans le Hainaut. Les travaux de ces nouvelles infrastructures devraient démarrer fin de cette année.

Un projet porteur ? L'aménagement de la N237 qui traverse Ottignies-Louvain-la-Neuve et qui comporte des aménagements qui vont améliorer la circulation des bus et en particulier leur vitesse commerciale avec la création de bandes et site propre bus, la priorisation des TC aux carrefours à feux, l'adaptation des arrêts en faveur des PMR, ... À la suite du PCM, une étude plus fine d'exploitation et de mise en œuvre du PCM a permis de réactualiser les comptages, d'approfondir les solutions préconisées et a débouché sur un partenariat associant la commune, le SPW (routes et mobilité), le TEC Brabant Wallon et la SRWT. Chaque partenaire a joué le jeu, ce qui permet, en travaillant en plusieurs phases (l'axe étant très long), de rénover l'axe de façade à façade, avec l'appui d'un bourgmestre dynamique, qui a porté le projet à bout de bras.





Source : Portal.

> 4. Leçons de CeM en quelques mots

Des principes et recommandations doivent guider le CeM dans son travail de tous les jours.

En voici quelques-uns, juste pour mémoire ...

Etablir un dialogue solide avec l' élu

C'est le nerf de la guerre. L'un dispose d'un bagage technique, l'autre de la vision politique et ... du pouvoir ! Les voici bien complémentaires, et la cohérence des actions à mener implique d'avancer au coude à coude.

Décloisonner les compétences internes

La mobilité fait appel à de multiples compétences et domaines qu'a priori le CeM n'est pas seul à gérer. Quelque soit le service dans lequel il œuvre, qu'il soit le CeM de la cellule mobilité lorsque celle-ci existe ou qu'il soit simplement le CeM de la commune attaché au service des Travaux, à la police ou ailleurs, des ponts doivent être jetés entre tous les services concernés et des réflexes de collaboration s'instituer.

Poursuivre les partenariats initiés dans le cadre des PCM

L'étude du Plan communal de mobilité fut un moment intense, qui a débouché sur une vision, des lignes directrices, un plan d'actions dans lesquels chaque partie prenante (commune, Région, SNCB, TEC,...) a un rôle à jouer. Le CeM doit entretenir, voire renforcer les contacts, les liens qui se sont tissés et travailler dans la perspective de partenariats à concrétiser pour la mise en œuvre des projets.

Pratiquer la vue d'hélicoptère, la capacité de recadrage d'un problème

Le CeM est un généraliste de la mobilité. Cette caractéristique lui permet de garder un certain recul, de prendre de la hauteur, de globaliser une question. Il s'agit d'un enseignement essentiel de la formation, mais aussi d'une attitude à conserver par la suite pour appréhender chaque problème.

Fédérer autour d'un projet, d'une action

Construire un projet et rassembler autour de lui : aménagement, sensibilisation et éducation, mise en œuvre d'une politique ... Entre l'idée préalable, la prise de décision et la réalisation, que d'étapes à franchir qui nécessiteront une prise en main, un suivi, des ajustements, bref d'être portés avec toujours en tête le même fil rouge.



juillet 2009

La CeMathèque_11-28

P35





> 5. Conclusion

La formation de Conseiller en mobilité et le réseau qui accompagne ensuite le CeM au quotidien sont des spécificités 100 % wallonnes. Dix ans déjà ... c'est à la fois peu et déjà beaucoup, pour une formation et surtout une fonction créée de toutes pièces, qui s'adresse à des publics aussi variés. Ce contexte particulier en constitue la richesse mais est significatif aussi de la difficulté de s'adapter aux besoins de chacun.

La formation de CeM ne bénéficie pas encore d'une reconnaissance officielle. Ce type de valorisation est attendu par plusieurs CeM et la Région devra à terme apporter une réponse à cette demande. Dans cette attente, sa légitimité se construit déjà petit à petit, sur le terrain, au quotidien, dans la gestion des projets et des dossiers qui de très près ou de plus loin touchent à la mobilité. Le temps creuse le chemin, l'expérience renforce les acquis de la formation et force est de constater que, de plus en plus souvent, le CeM est devenu un maillon essentiel de la vie locale, le référent des mandataires communaux en cette matière. La reconnaissance s'installe et le CeM est de plus en plus fréquemment convié à la table de négociations.

Une connivence « intra-CeM » a rapidement trouvé sa place. Inscrite dès le départ de la formation dans le sacro-saint « langage commun », elle s'est tout naturellement propagée dans la vie de tous les jours via les différents contacts noués avec les uns et les autres. C'est un véritable privilège qui facilite grandement de nombreuses décisions voire aide à débloquer des situations délicates.

Comme l'ont bien montré les témoignages repris dans cette Cemathèque, être CeM, c'est d'abord une formation et un état d'esprit. Et pour certains, en particulier dans les communes et les zones de police, il s'agit d'une fonction à part entière.

Tout n'est pas gagné et les communes ne sont pas encore à égalité dans cette démarche qui consiste à se doter des outils et à s'entourer des métiers, à les organiser et à les intégrer dans le processus de développement durable qui associe qualité du cadre de vie, développement socio-économique et protection de notre environnement. Ce n'est pas trop tard ... mais il est temps de donner un véritable coup d'accélérateur à ce processus !





Formation CeM : voyages d'études. Source : Réseau CeM.

> 6. Bibliographie

Résultats de l'enquête « Le conseiller en mobilité et son réseau », MET-D311, Namur, mai 2008.

Le Conseiller en mobilité : contexte, rôle et outils, Cemathèque n°1, Namur, juin 2001.

Conseil en mobilité : une nouvelle mission, un nouveau métier, Comment encourager les plans de déplacement pour les lieux d'activités, Certu, Lyon, 2003.

Réalisation

Dossier préparé et mis en forme par
ICEDD asbl
Boulevard Frère Orban 4, B-5000 Namur



Coordination et rédaction

Françoise BRADFER, ICEDD asbl

Témoignages

Magali AUSSEMS, Zone de Police Famenne-Ardennes

Jean-Philippe BILLE, SPW – DGO1

Pierre BRICTEUX, Ville de Liège

Lenka CERNE, Ville de Binche

Françoise CHAUFOUTEAU, Commune de Rixensart

Daniel DAVIN, TEC Namur-Luxembourg

Nathalie DEREME, Ville de Namur

Damien DUPRIEZ, Pro Velo asbl

Jean FRANCOIS, ACAL

Jean-Claude GILLET, SNCB

Marc GIANGRECO, TEC Hainaut

Albert GUISSARD, Ville de Seraing

Pierre HANQUET, SPW – DGO1

Philippe HENIN, Zone de police des Arches

Yves HUWAERT, Ville de Binche

Bénédicte MARECHAL, Commune de Jodoigne

Alexandre PIERRET, Commune de Libramont

Pierre PETIT, Commune de Sambreville

Pascale PIROTTE, Commune de Lasne

Sylvie ROCHEZ, SPW – DGO3

Benoit VAN CALBERGH, Ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve

Aline VERBIST, SRWT

Véronique WAROUX, Ville de Péruwelz

Jacques ZYCH, Commune de Saint-Nicolas

Comité de lecture

Pierre CHASTELLAIN, Transitec

Brigitte ERNON – SPW – DGO2

Céline FECCI – SPW – DGO2

Bernadette GANY – SPW – DGO2

Dominique VAN DUYSE – SPW – DGO2

Éditeur responsable

Ir Yvon LOYAERTS

SPW – Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques

Boulevard du Nord 8, B-5000 Namur

Impression

SPW – Direction de l'Édition

Tél. : 081 71 58 49

Crédits Photographiques

Photo de couverture : Formation continuée CeM, études de cas : mise en oeuvre de mesures dans le cadre du Plan de circulation de Namur.

Source : Réseau CeM.

Réseau des CeM

Bernadette GANY – Coordinatrice

SPW – Direction de la Planification de la Mobilité
Boulevard du Nord 8, B-5000 NAMUR

Tél. : 081 77 30 99 – Fax : 081 77 38 22

reseau-cem@spw.wallonie.be

<http://cem.mobilite.wallonie.be>

Centre de documentation et de diffusion en mobilité

Brigitte ERNON – Gestionnaire

SPW – Direction de la Planification de la Mobilité
Boulevard du Nord 8, B-5000 NAMUR

Tél. : 081 77 31 32 – Fax : 081 77 38 22

centre-doc-mobilite@spw.wallonie.be

<http://documentation.mobilite.wallonie.be>





■ DÉJÀ PARUS DANS CETTE COLLECTION

1. Le conseiller en mobilité : contexte, rôle et outils
2. Les pièges de la mise en œuvre des plans communaux de mobilité
3. La gestion de la demande de mobilité
4. La mobilité et l'aménagement du territoire
5. Mobilité, consommation d'énergie et pollution de l'air : quels enjeux pour demain ?
6. Tous en piste pour le vélo !
7. Une réunion ? Et si on en parlait ...
8. La signalisation, aussi une question de bon sens ...
9. Les CeM à la découverte de La Rochelle
10. Le charroi agricole
11. Le stationnement : encore et toujours au coeur de la mobilité – 1. Problématique générale
12. Le stationnement : encore et toujours au coeur de la mobilité – 2. Applications et effets
13. Mobilité scolaire
14. Mobilité en zone rurale
15. L'intermodalité dans le transport des personnes
16. Mobilité en Suisse romande
17. Le transport en commun
18. Nouvelles implantations commerciales et mobilité
19. Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre
20. L'aménagement du territoire et l'urbanisme face à la mobilité
21. Le stationnement – 3. Besoins spécifiques
22. Mobilité douce et déplacements quotidiens
23. Des comptages. Pourquoi ? Comment ?
24. Mobilité et environnement
25. Le Plan Escargot. Un soutien financier aux communes pour favoriser les modes alternatifs de déplacement
26. Les systèmes de transport collectif structurants
27. Le Plan communal de mobilité : un état des lieux