

la **Cemathèque**

un nouvel éclairage
sur la mobilité



Le Conseiller en mobilité : contexte, rôle et outils

La mobilité : droits et devoirs

Une mobilité sans cesse croissante

Impacts globaux et locaux

Des réponses différentes

Tracklure dans les faits

De la théorie à la pratique

Un outil pour les communes de Wallonie :
la Charte de Mobilité Communale

Le Plan Communal de Mobilité

Le Conseiller en Mobilité : un relais

La formation des CcM

Le réseau des CcM

Le centre de documentation et
de diffusion en mobilité





Le Conseiller en Mobilité (CeM) est un nouveau venu dans le paysage institutionnel wallon.

Et pourtant, sa nécessité est fondamentale en ce début de millénaire, marqué par la poursuite de l'augmentation du trafic des personnes et des biens et de toutes les nuisances qui y sont liées.

Dans ce contexte inquiétant, le CeM peut apporter sa pierre à une vision nouvelle de la mobilité, une vision qui concilie davantage les besoins individuels et le respect de la qualité de vie de tous.

Ce dossier replace le CeM dans ce contexte, rappelle ses rôles et présente deux des outils récemment mis à sa disposition par la Région wallonne : le réseau des CeM et le centre de documentation wallon en mobilité.



La CeMathèque est la collection des dossiers thématiques trimestriels publiés par le réseau des Conseillers en Mobilité.

L'objectif de cette collection est d'apporter un éclairage nouveau sur la mobilité des personnes et des biens. Pour ce faire, un nouveau sujet est abordé tous les trois mois dans le respect des valeurs de la fonction de Conseiller en Mobilité à savoir la transversalité, le pragmatisme et l'intermodalité.

TABLE DES MATIERES

La mobilité : droits et devoirs	4
Une mobilité sans cesse croissante	4
Impacts globaux et locaux	5
Des réponses différentes	6
Traduire dans les faits	7
De la théorie à la pratique	7
Un outil pour les communes de Wallonie : la Charte de Mobilité Communale	8
Le Plan Communal de Mobilité	8
Le Conseiller en Mobilité : un relais	9
La formation des CeM	9
■ Un pied dans l'étrier	9
■ Une expérience unique	10
■ Objectifs et contenu de la formation de base	10
Le réseau des CeM	11
Le centre de documentation et de diffusion en mobilité	13





La mobilité : droits et devoirs

Tout individu a la liberté de se déplacer partout et tout le temps.

Toutefois, cette vision absolue a quelque chose de biaisé puisqu'elle donne l'impression que la mobilité est une fin en soi. Or, un individu n'est que rarement mobile pour le plaisir de l'être. Il l'est pour accéder à des lieux, témoins de ses activités (domicile, travail, école, salle de sport, magasins, cinéma, etc.). La mobilité est donc davantage vécue dans les faits comme une nécessité que comme un droit.

Cette approche de la mobilité, par l'intermédiaire des activités qui l'engendrent plutôt que par la seule vision fermée des déplacements est particulièrement importante, notamment dans la recherche de solutions aux problèmes liés à l'augmentation excessive de cette mobilité.

Car s'il est un bilan aisé à tirer, tant il est évident dans la vie de tous les jours, c'est bien celui de l'augmentation stupéfiante de la mobilité. Ceci a pour conséquence de greffer sur ce droit, de nombreux devoirs, dont celui d'évaluer la pertinence de l'utilisation d'un véhicule particulier pour chacun de ces déplacements.

Dès lors, l'enjeu de toute politique de mobilité est de permettre un exercice équitable de celle-ci par les individus et les biens afin qu'épanouissement personnel et collectif, cadre de vie local et global, et qualité de contexte économique et social puissent se concilier en un ensemble équilibré.

Une mobilité sans cesse croissante

L'observation de l'évolution des chiffres sur la mobilité est limpide, sans nuances.

Entre 1990 et 1998, l'Europe des 15 a vu le trafic de passagers et de marchandises augmenter respectivement de 16 % et de 25 %. Ces augmentations sont principalement assumées par un recours plus important à la route. D'ici 2010, les spécialistes prévoient une augmentation d'encre 30 % du trafic des passagers et de 50 % de celui des marchandises.

EVOLUTION DU TRAFIC SUR LES ROUTES WALLONNES
(EN MILLIARDS DE VÉHICULES*KM)

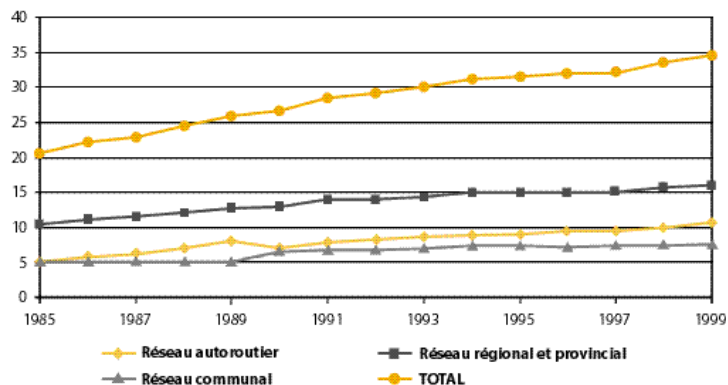


Figure 1 - Source MCI 1999

Ce constat peut évidemment s'appliquer à la Wallonie. Toujours plus de déplacements et toujours plus par la route. De 1985 à 1999, le trafic sur les routes wallonnes a augmenté de près de 70 % !

Du côté du transport de personnes au sens strict, l'enquête nationale sur la mobilité des ménages nous montre que chaque Wallon de plus de six ans fait en moyenne, par jour, 3 déplacements pour un total de 40 km ce qui représente près d'une heure de déplacement. Ces déplacements se font majoritairement en voiture (près de 87 %). L'évolution observée est qu'en moyenne, les personnes se déplacent plus et pour des trajets plus longs qu'avant.

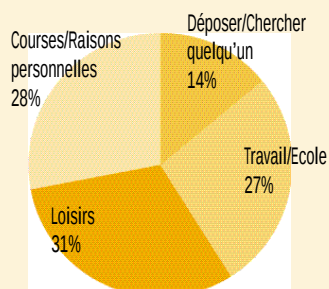
Là où le bât blesse, c'est que la vitesse moyenne des individus diminue puisque le trafic croît sans cesse sur des infrastructures routières qui, pour diverses raisons, évoluent peu. Les solutions doivent donc s'envisager autrement tout en conciliant les besoins individuels et le respect du cadre de vie.

Une autre évolution, aux conséquences importantes, concerne les motifs de déplacement.

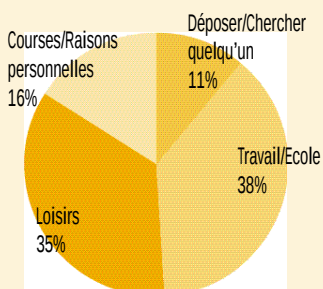
La récente enquête nationale sur la mobilité des ménages, qui a vu plus de 7000 belges interrogés, nous révèle qu'en l'an 2000, les déplacements dits « réguliers » à savoir domicile-travail et domicile-école ne représentaient « que » 27 % du nombre total de déplacements et 38 % des kilomètres parcourus.

LES MOTIFS DE DÉPLACEMENTS

NOMBRE DE DÉPLACEMENTS



DISTANCE PARCOURUE



DURÉE DU DÉPLACEMENT

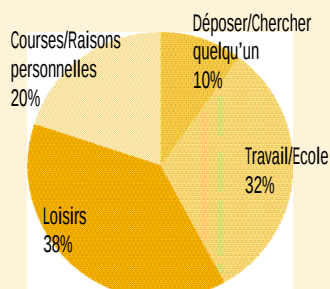


Figure 2 - Source MCI 1999

Cela signifie donc que l'augmentation constatée de la mobilité des individus se fait principalement vers la voiture et pour des motifs à connotation fortement personnelle et dès lors entraînant des déplacements plus diffus dans le temps et l'espace (loisirs, courses, déposer ou aller chercher quelqu'un).

Un autre constat est que ces motifs de déplacement se succèdent dans ce que l'on appelle une « chaîne d'activités ». Cette chaîne d'activité a une tendance à se complexifier avec le temps. L'époque des déplacements de masse domicile – travail – domicile ou encore domicile – école – domicile est aujourd'hui quasiment révolue. Les individus combinent sur une journée plusieurs activités, ce qui fait bien sûr le jeu de l'automobile. Des solutions à ceci existent. Il faut « briser » ces chaînes afin de redonner une chance aux autres modes de transport. Le vélo-école, par exemple, permet de libérer les parents de la conduite de leurs enfants et offre la possibilité, à certains d'entre eux, de laisser la voiture au garage.

Du côté des marchandises, c'est également la route qui est le grand bénéficiaire de l'envol du trafic. Le phénomène « marchandises » ne pouvant être limité à la Région wallonne, la figure 3 propose l'évolution de la répartition par mode du trafic de marchandises au niveau de l'Europe des 15.

Ce tableau rappelle qu'en 1970, route et rail avaient des poids assez équilibrés dans la répartition modale (48 % pour la route et 33 % pour le rail). Près de 30 ans plus tard, ces deux modes sont séparés par près de 60 % (74 % route et 14 % rail) ! Cette augmentation considérable

de la part de la route combinée à l'augmentation en valeur absolue du trafic de marchandises nécessite une réponse urgente pour ces déplacements spécifiques.

EVOLUTION DU CHOIX MODAL DU TRAFIC DE MARCHANDISES DANS L'EUROPE DES 15

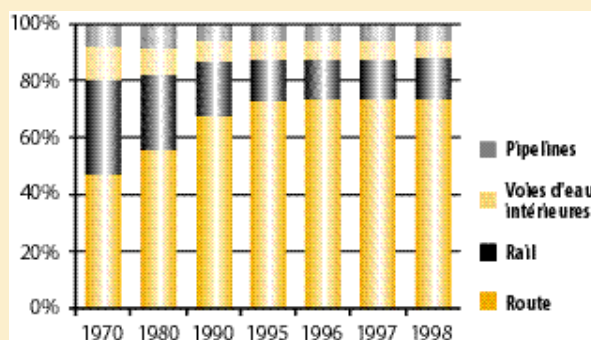


Figure 3 - Source Commission Européenne 2001

Impacts globaux et locaux

Cette augmentation considérable de la mobilité des personnes et des biens a bien sûr des conséquences.

Au niveau global, on notera principalement une forte augmentation de la consommation d'énergie fossile du secteur du transport (près de 2 % par an pour l'Europe des 15) ce qui se traduit de fait par une forte croissance des émissions atmosphériques et de la facture énergétique. A propos de la facture, il est intéressant de noter



EVOLUTION DES CONSOMMATIONS FINALES PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ (COURBE NORMALISÉE POUR LE TERTIAIRE ET LE RÉSIDENTIEL) RÉGION WALLONNE (INDICE 1990 = 100)

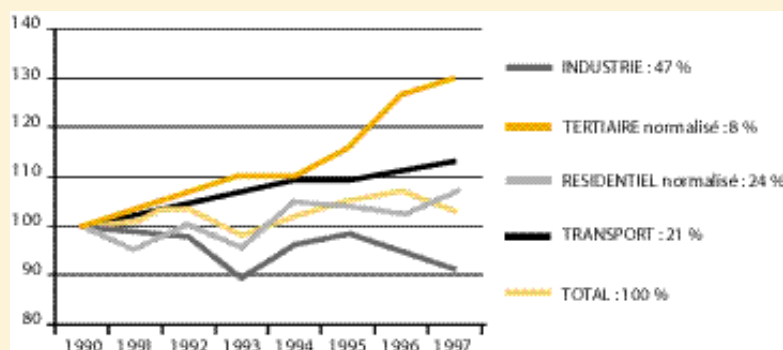


Figure 4 - Source MRW - DGTRE

que c'est le secteur des produits minéraux, reprenant les produits pétroliers, qui présente le plus fort déficit commercial de la Belgique avec 307,3 milliards de BEF pour l'année 2000.

Les chiffres wallons d'évolution de la consommation finale d'énergie confirment la tendance selon laquelle le secteur du transport (21 % du total) voit sa consommation augmenter entre 1990 et 1997 de près de 15 %.

Au niveau local, la croissance des chiffres de la mobilité se traduit par des problèmes grandissants de congestion, de pollution, de bruit, d'insécurité routière et de détérioration du cadre de vie.

Au niveau de la sécurité routière, l'année 1999 a été marquée par plus de 14.000 accidents en Région wallonne faisant plus de 20.000 victimes dont 10 % de piétons et de cyclistes.

Alors qu'il y a quelques années, ces problèmes semblaient se limiter aux grosses agglomérations du pays, on constate aujourd'hui que des communes de plus en plus petites sont touchées.

Des réponses différentes

Face à ces différents constats, différents types de réponses sont possibles.

Il y a vingt ou trente ans, elles se trouvaient dans le registre de l'augmentation de l'offre de transport. On répondait à l'augmentation du trafic par un accroisse-

ment du réseau routier, conduisant même la Belgique à avoir une des densités les plus élevées en termes de voiries par km². Ce type de réponse a, depuis, montré ses limites. De plus en plus inconcevable budgétairement, ce recours à la construction d'autoroutes et de routes a surtout conforté le mouvement d'augmentation du trafic en créant de nouveaux appels aux déplacements routiers.

Il apparaît maintenant qu'une politique rationnelle en la matière ne pourra plus s'axer uniquement sur la réalisation de nouvelles infrastructures mais devra également s'orienter vers une gestion active de la demande en transport et un aménagement du territoire réfléchi. Modifier le comportement des gens en termes de déplacements et de choix modaux constitue aujourd'hui un des objectifs auxquels les gestionnaires de la mobilité doivent s'atteler pour garantir une mobilité optimale et fiable pour tous.



Traduire dans les faits

Les réponses aux problèmes de mobilité doivent aujourd'hui intégrer la complexité croissante de celle-ci et dès lors faire appel à des domaines multiples et innovants. L'approche doit également se concevoir de façon globale et transversale et non plus de façon trop spécifique ou ponctuelle.

La politique de mobilité, à l'instar d'une bonne pratique de la médecine, ne doit dès lors plus traiter des symptômes mais des causes.

Mais comment traduire cela dans les faits et notamment au niveau communal ?

Les mots clés sont certainement globalité, transversalité, équité, participation, échanges et créativité.

Globalité

Des réponses de qualité ne peuvent être apportées que si les problèmes sont observés avec un recul (espace et temps) suffisant. Toute modification d'un espace a un impact sur sa périphérie. Les effets indirects et éloignés d'un aménagement ou d'un choix ponctuel de circulation par exemple, sont nombreux. Il faut pouvoir les étudier spécifiquement mais aussi dans leur intégration avec leur contexte spatial.

Transversalité

La mobilité est une matière ayant des liaisons très étroites avec d'autres matières : aménagement du territoire, équipement, urbanisme, environnement, etc. Faire une politique de mobilité, c'est intégrer ces liens et décroiser totalement l'approche. C'est aussi se rappeler qu'elle est un outil et non une fin en soi.

Equité

Durant de nombreuses années, la voiture a été la reine dans les politiques de mobilité au mépris, souvent, des autres usagers de l'espace public et de ceux qui n'en sont pas détenteurs. Cette équité entre les usagers, notamment via les espaces qui leur sont respectivement réservés, et vis-à-vis des « exclus de la mobilité » est une condition sine qua non de réussite.

Participation

Il y a plusieurs intervenants directs et indirects dans un projet de mobilité, il y a lieu de les entendre. Une



politique de mobilité ne se fait pas seul. Du citoyen au représentant du TEC en passant par les services techniques et l'association des commerçants, tous doivent, à des degrés divers, s'exprimer pour enrichir le projet et arriver à une adéquation entre un projet valable techniquement et acceptable par tous. Pour mener à bien cette participation, des outils d'information, de consultation et de concertation sont nécessaires et doivent être utilisés judicieusement.

Echanges

Avec la transversalité, il y a le souci d'ouverture. Ce souci peut être étendu en échangeant expériences et pratiques avec des personnes et institutions qui soit en sont détentrices soit les ont vécues.

Créativité

En mobilité, il ne faut pas avoir peur d'avoir de l'imagination. La mobilité est un phénomène complexe car résultant de comportements humains. Pourtant, les budgets destinés à mettre en œuvre des solutions ne sont pas illimités. Dès lors, l'innovation et la créativité ont toute leur place dans la recherche de solutions adaptées.

De la théorie à la pratique

Afin de mettre en œuvre ces notions ou même valeurs dans les politiques de mobilité, il fallait développer un cadre qui les cumule et les promeut auprès des différents intervenants et des décideurs.

Au niveau communal, cette approche intégrée démarre par le signature de la Charte de Mobilité Communale.



Un outil pour les communes de Wallonie : la Charte de Mobilité Communale

C'est en juin 1998 que le gouvernement wallon propose aux communes d'adhérer à "LA CHARTE DE LA MOBILITE COMMUNALE".

L'objectif premier de ce document est de mettre en œuvre une approche des problèmes de déplacements, permettant de mieux maîtriser la pression de la voiture particulière et de revaloriser l'usage de modes de transports alternatifs comme les transports publics, bien sûr, mais aussi comme les deux-roues et les piétons.

L'adhésion des communes à cette charte leur donne des droits et des obligations. Les droits résident notamment dans la possibilité de recourir à des subsides pour effectuer des études et mettre en œuvre des projets liés à la mobilité.

Les obligations et la mise en œuvre consistent à :

- **accepter de s'impliquer dans un processus de concertation permanente avec l'ensemble des acteurs de la mobilité locale (la Région, le groupe TEC, la SNCB, la population, etc.) pour une mobilité durable, notamment dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre d'un plan communal de mobilité;**
- **désigner au moins un Conseiller en mobilité (CeM) au sein de l'administration communale, l'inscrire à la formation organisée par la région, lui dégager du temps pour assurer sa fonction, notamment dans le cadre du plan de mobilité;**
- **participer à la dynamique du réseau des CeM (groupe de travail, formation continue, ...) et de l'observatoire de la mobilité, en cours de constitution au niveau régional;**



- **s'impliquer dans un processus de communication envers tous les acteurs de la mobilité;**
- **s'engager à évaluer régulièrement la mise en œuvre et l'impact de PCM.**

Le Plan Communal de Mobilité

Le Plan communal de mobilité (PCM) constitue l'outil par excellence d'une politique intégrée de la gestion des déplacements au niveau local, tel que confirmé dans le Contrat d'Avenir pour la Wallonie. Héritier des 7 expériences pilotes de plans de mobilité (aux noms variés) initiées par la Direction Générale des Pouvoirs Locaux du MRW en 1995 et des 5 "plans de déplacements et de stationnement" des grandes villes wallonnes (Liège, Charleroi, Namur, Mons et Verviers) lancés par le Ministère de l'Équipement et des Transports en 1996, le concept de PCM a désormais été unifié au travers d'une appellation, d'une procédure et d'un contenu-type.

Il a pour but d'améliorer l'accessibilité générale de la commune pour les personnes et pour les marchandises par des mesures physiques (aménagement de voiries ou d'espaces publics, signalisation, etc.) ou non physiques (amélioration de l'offre en transport public, réglementation, communication, etc.).

Trois types d'objectifs de principe sont poursuivis par le Plan Communal de Mobilité : des objectifs de mobilité et d'accessibilité, de sécurité routière et enfin de qualité de la vie.

En matière de **mobilité et d'accessibilité**, le PCM poursuit comme objectifs :

- d'organiser un système de déplacements cohérent des personnes et des marchandises pour la commune;
- d'offrir une réponse équilibrée aux besoins de chaque mode de déplacement (marche, vélo, transport public, voiture);
- de favoriser un usage rationnel de l'automobile;
- d'encourager l'intermodalité (approche combinée des différents modes de déplacements);
- et enfin d'offrir des solutions de mobilité aux personnes à mobilité réduite ou à revenus modestes.

En matière de **sécurité routière**, le PCM a pour objectifs de réduire le nombre et la gravité des accidents de la route.

Complémentairement, le PCM contribue également à améliorer la qualité du **cadre de vie** en privilégiant la convivialité des espaces piétons, en favorisant le développement des activités dites "de séjour" (vie locale) sur l'espace public dans les noyaux urbains et en proposant des mesures de réduction des nuisances liées au trafic (bruit, pollution atmosphérique, etc.).

Le contenu du PCM dépasse donc largement la simple régulation du trafic automobile de nos anciens plans de circulation.

Le Conseiller en Mobilité : un relais

Le rôle que doit jouer le conseiller en mobilité (CeM) au sein de son institution est essentiel. Il est, en effet, le "relais", le "lien", entre les différents acteurs concernés par la problématique des déplacements.

Ces acteurs sont, par exemple, les usagers de l'espace public (le citoyen, les riverains et leurs associations, les commerçants, ...), les responsables politiques et les techniciens qui, trop souvent encore, malgré la parfaite maîtrise de leur spécialisation dans un secteur précis (l'aménagement de la voirie, la régulation des feux tricolores, ...), connaissent mal les interactions et les effets de leurs décisions sur les domaines traités par leurs collègues des autres services.

Le CeM n'a pas pour mission de résoudre les problèmes. Il va par contre identifier les dysfonctionnements, repérer les éventuelles incohérences dans la gestion des déplacements, "alerter" les responsables concernés, organiser les réunions et les échanges entre eux, les accompagner dans la recherche d'un consensus permettant à chacun d'adhérer à une politique commune et novatrice en matière de mobilité.

Le CeM devra être "sensible" à la problématique générale de domaines diversifiés tels que :

- la législation en vigueur;
- la méthodologie d'approche des problèmes de déplacement;
- les techniques à disposition pour résoudre ces problèmes;
- la mise en œuvre des mesures décidées;
- l'analyse des effets constatés;
- le suivi de la situation;
- ...



Certes, le rôle du CeM n'est et ne sera pas aisé et l'entreprise peut paraître, à première vue, quelque peu utopique. Mais que l'on ne s'y trompe pas ! Ce projet se veut, au contraire, extrêmement pragmatique, répondant à une réalité constatée fréquemment : l'absence dans nombre de communes, d'un interlocuteur capable d'appréhender l'aspect multimodal et l'aspect interdisciplinaire liés aux déplacements.

Néanmoins, il ne trouvera toute son efficacité qu'à moyen - voire à long - terme. Que l'on se souvienne : il a fallu huit à dix ans pour que la fonction des éco-conseillers soit bien installée et reconnue dans les communes wallonnes.

Il est important de souligner qu'il n'y a pas uniquement des CeM au sein des communes mais également dans tous les organismes publics actifs dans la mobilité : TEC, MET, DSAMP, intercommunale.

La volonté de prolonger le concept CeM, de le développer et de l'asseoir de manière durable est donc de toute première importance. Elle est aujourd'hui mise en œuvre par la création du **"Réseau des CeM"**.

La formation des Cem

■ Un pied dans l'étrier

A la fin de l'année 2000, la formation de conseiller en mobilité aura été acquise par près de 230 personnes, de fonctions et de qualifications diverses.

Une cinquantaine d'entre elles est issue de petites et moyennes communes (moins de 10 à 15'000 habitants), une centaine, de grandes communes, et plus de 80 CeM proviennent d'administrations (Région wallonne, MET, ...) ou de sociétés de transports publics (TEC, SNCB, ...).



Conçu et administré par la société Transitec Ingénieurs-Conseils SA, bureau suisse, spécialisé en technique des déplacements (siège principal à Lausanne avec, notamment, une succursale à Namur) le cours est organisé en quatre modules de deux jours et demi pour les petites et moyennes communes et en huit modules pour les grandes communes. Il est composé d'une base méthodologique et technique présentée par le chargé de cours, d'interventions spécifiques préparées par des invités extérieurs, d'exercices pratiques et de visites sur le terrain. Au terme de ce programme, les personnes formées reçoivent un certificat émis par le MET.

■ Une expérience unique

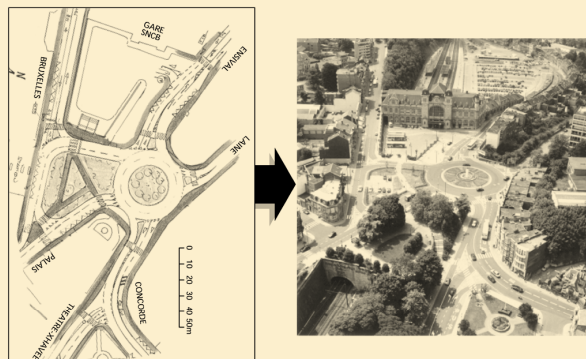
L'expérience des CeM est unique en francophonie, mais elle a déjà été remarquée. Le cours de Conseillers en Mobilité a en effet débuté en avril 2001 pour la Région de Bruxelles Capitale et l'idée fait son chemin en France où un projet de formation de CeM est actuellement en discussion au niveau gouvernemental.

Une présentation de l'exemple wallon, par Transitec, a d'ailleurs eu lieu récemment à Paris, lors d'une conférence de l'Association pour le développement des techniques de Transport, d'Environnement et de Circulation (ATEC), et a suscité un vif intérêt.

En décidant de former un Conseiller en Mobilité, les communes et les organismes concernés contribuent à renforcer la démarche volontariste engagée par le gouvernement, et ce, **en permettant, par une meilleure gestion de mobilité, d'améliorer encore la qualité de la vie en Wallonie.**



UNE FORMATION BASEE SUR UNE EXPERIENCE QUI VA DE LA PLANIFICATION A LA MISE EN OEUVRE



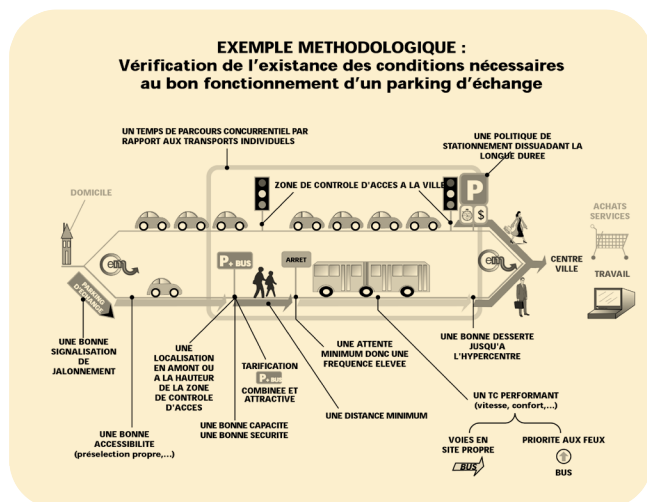
■ Objectifs et contenu de la formation de base

La formation de base poursuit deux objectifs fondamentaux :

- **développer la sensibilité** des Conseillers en Mobilité à tous les aspects de la problématique des déplacements;
- **créer un "langage commun" et renforcer les liens** entre les divers acteurs de la Mobilité, que ce soit verticalement, entre les communes et les administrations régionales, ou horizontalement entre les divers acteurs concernés dans une même commune (autorités politiques, administration, services techniques, transports publics, associations, ...). A ce titre, l'aspect "convivial" du cours revêt une importance de premier ordre.

Le cours de base aborde, à un degré de précision variable, en fonction du groupe concerné ("petites" ou "moyennes et grandes communes"), les grands thèmes suivants :

- **ELEMENTS DE BASE DE LA PROBLEMATIQUE DES DEPLACEMENTS**
- **PLANIFICATION ET PROCESSUS D'ETUDE**
- **DIAGNOSTIC, CONTRAINTES, OBJECTIFS**
- **CONCEPT DE DEPLACEMENT**
- **PLAN DE CIRCULATION**
- **NOTIONS D'URBANISME**
- **POLITIQUE DU STATIONNEMENT**



- ENVIRONNEMENT, NUISANCES
- AMENAGEMENT DE LA VOIRIE ET DES CARREFOURS
- SECURITE
- EXPLOITATION DE LA VOIRIE ET DES CARREFOURS
- REGULATION DES FEUX
- TRANSPORTS COLLECTIFS
- MODES DOUX (PIETONS, 2 ROUES)
- USAGERS A MOBILITE REDUITE
- PROCEDURES ADMINISTRATIVES

La formation est conçue et réalisée par des professionnels du domaine des déplacements qui ont tous, avant tout, une très grande expérience du "terrain". C'est dire que le cours se veut pragmatique et concret.

Il se nourrit donc d'expériences vécues, tant au niveau des études qu'à celui de leur mise en œuvre.

Afin d'en accroître l'attractivité, donc l'efficacité, la Mobilité y est abordée au travers "d'éclairages" tels que :

- l'aspect méthodologique;
- l'aspect technique;
- la pratique par des exercices;
- l'observation par des visites "in situ".

Enfin, et afin d'enrichir l'approche générale des déplacements, il est fait appel à des intervenants invités qui présentent un domaine spécifique d'activités et de réalisations liées aux déplacements.

Le réseau des CeM

Pour permettre au CeM d'aborder les grands enjeux de la mobilité au sein de son institution et de jouer pleinement son rôle de relais et d'observateur, il était nécessaire d'ajouter, à la formation de base, un suivi et un appui permanents des CeM et une mise à disposition de ceux-ci d'outils et de services destinés à améliorer encore leur connaissance de cette problématique complexe qu'est la mobilité.

C'est dans ce but que le Ministre régional des Transports et de la Mobilité et le MET ont pris la décision de créer un réseau des CeM. Ce réseau a pour objectifs de :

- Travailler à la reconnaissance et à la valorisation de la fonction de CeM;
- Aider le CeM dans ses activités;
- Asseoir la philosophie développée en matière de mobilité dans la Charte de Mobilité, basée notamment sur la vision globale des phénomènes et la prise en compte systématique de l'intermodalité;
- Conforter et prolonger les méthodologies d'approche déjà enseignées;
- Conserver et renforcer le langage commun acquis durant le cours et qui est essentiel à la qualité de la communication;
- Maintenir l'esprit de groupe, créé durant cette formation, et si important pour assurer la qualité des relations « horizontales » et des échanges d'expériences entre les communes.

Pour soutenir le travail des CeM, le réseau s'appuie sur différents outils qui leur sont proposés ainsi qu'aux communes. Tous les outils mis à disposition des CeM s'inscrivent en cohérence et en parfaite continuité avec les éléments acquis lors des formations de base.

Ces différents outils s'organisent selon trois médias différents : des outils virtuels, des outils écrits et des outils oraux.

L'approche virtuelle se fera par le biais d'un site Internet ainsi que par la création d'un Forum électronique de discussion.



Seront repris sur le site :

- une présentation du contexte de la mobilité ;
- une présentation des intervenants ;
- la feuille de liaison mensuelle ;
- les dossiers thématiques ;
- l'agenda et les informations pratiques des manifestations (internes et externes au réseau) ;
- les résumés des groupes de travail ;
- les résumés ou actes des colloques ;
- les éléments forts du cours de base des CeM ;
- ainsi que toute autre information utile au réseau dont la création d'hyperliens vers des sites intéressants pour les CeM.

Quant au forum de discussion, son propos sera de lancer des questions ou des réflexions à un public élargi plutôt qu'à une personne ou un organisme en particulier.

L'approche écrite s'appuiera sur une feuille de liaison mensuelle (le CeMaphore), des dossiers thématiques et des documents de support aux formations semestrielles. Ces documents seront la base documentaire et d'informations utile au travail quotidien des CeM.

- Le CeMaphore paraît mensuellement (10 numéros par an). Il contient des informations spécifiques et ponctuelles liées à l'actualité du réseau et de son contexte. Son objet n'est pas de décrire en détail des sujets mais bien de regrouper sur la feuille des



informations courtes reparties en rubriques :

l'actualité, les informations venant des CeM, les informations venant de la Région, les informations sur des résultats d'études et des expériences pilotes (belges ou européennes), le centre de documentation (livres, articles, dossiers, etc.), les manifestations (colloques, débats, séminaires, etc.), les ressources (personnes et institutions de contact). Le CeMaphore est un élément dynamique du réseau et laisse bien sûr la parole aux CeM et aux autres acteurs de la mobilité;

- Des dossiers thématiques qui sont réalisés trimestriellement sur un sujet spécifique. Le propos des dossiers thématiques est tout différent de celui du CeMaphore. Autant la feuille de liaison est concise, variée et branchée sur l'actualité, autant les dossiers vont plus dans le détail d'un thème unique dont la pertinence dépassera largement le trimestre;

Enfin, l'approche orale sera facilitée par l'organisation de formations semestrielles, de groupes de travail, de participation à des colloques et de rencontres annuelles. Ces contacts permettront aux CeM de poursuivre leur formation, d'échanger leurs informations et expériences tout en maintenant un esprit de cohésion autour de la fonction de CeM.

- La formation semestrielle s'inscrit en continuité du cours de base suivi par les CeM. Ses objectifs principaux sont de conforter l'enseignement de base, compléter la





Delphine Rossomme (assise), gestionnaire du Centre de documentation en mobilité et Isabelle Dullaert, gestionnaire du Réseau des CeM.

© Institut wallon, mai 2001

formation et renforcer les liens entre les CeM. Les formations semestrielles sont organisées sur le même principe que le cours de base et comprennent donc des éléments méthodologiques, des présentations techniques, des exercices et des visites « in situ »;

- Afin d'aborder certains sujets de façon plus pointue ou localisée et en groupes plus restreints, 3 à 4 groupes de travail vont être organisés chaque année. Ces groupes ne seront en aucun cas destinés à remplacer le travail d'un auteur de projet mais bien à prolonger les formations sur des thèmes spécifiques;

- A échéance régulière, des manifestations ayant pour thème la mobilité sont organisées en Belgique ou à l'étranger. Le contenu de ces manifestations peut avoir un intérêt pour les CeM en général ou pour certains d'entre eux en fonction des besoins particuliers qu'ils peuvent avoir. Il est donc intéressant que le réseau fasse passer cette information vers les CeM et les aide, le cas échéant, à y participer;

- Enfin, chaque année, une rencontre annuelle fera le bilan des activités du réseau et préparera l'année à venir.

Le réseau sera piloté par le centre de coordination, véritable cœur du réseau des CeM.

C'est, en effet, ce centre, localisé au sein du MET, qui constituera la plaque tournante du projet en ce qu'il assurera, entre autres, la fonction fondamentale de gestion des contacts avec les CeM ainsi que de traitement de leurs demandes. Le centre de coordination sera leur point de contact et son gestionnaire, leur interlocuteur.

Le centre de documentation et de diffusion en mobilité

En parallèle aux activités du réseau, un centre de documentation et de diffusion en mobilité a été créé.

Le centre de documentation a pour mission de mettre de l'information sur la mobilité à disposition des CeM, mais aussi à celle d'autres acteurs de la mobilité et, en fonction des demandes et de l'évolution du marché, au public au sens large.

Son utilité est évidente pour les CeM qui disposeront ainsi d'un accès aisé à des références documentaires et des services utiles à une analyse variée et approfondie de la problématique de la mobilité (site internet, base de données contacts et institutions, études de cas, etc). Mais son utilité est également claire pour les autres acteurs de la mobilité et les décideurs qui pourront utiliser cet outil nouveau pour parfaire leur connaissance du sujet et profiter d'expériences belges et étrangères en la matière.

Parmi les missions du centre de documentation, il y a également la création d'une base de données de personnes et institutions ressources en mobilité ainsi que la réalisation d'une base de données d'initiatives intéressantes en la matière.

Réseau des CeM

D311 - Direction des Etudes et de la Programmation
Boulevard du Nord, 8
5000 NAMUR
Tel : 081/77.31.26
Fax : 081/77.38.22
e-mail : reseau-cem@met.wallonie.be

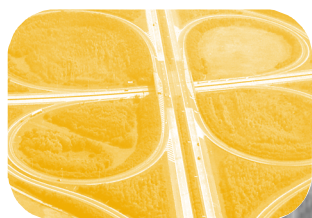
Centre de documentation en mobilité

D311 - Direction des Etudes et de la Programmation
Boulevard du Nord, 8
5000 NAMUR
Tel : 081/77.31.25
Fax : 081/77.38.22
e-mail : centre-doc-mobilite@met.wallonie.be



RÉFÉRENCES

- Commission européenne, Direction générale de l'Energie et des Transports
Site Internet :
<http://www.europa.eu.int/comm/transport/tif/index.htm>
- Institut Belge pour la Sécurité Routière
Rapport annuel Sécurité routière 1999
- Ministère de la Région wallonne, Direction Générale des Technologies, de la Recherche et de l'Energie
Bilan énergétique 1997
- Ministère des Communications et de l'Infrastructure
Recensement de la Circulation 1999
- Office belge du Commerce extérieur
Site Internet : www.obcebdbh.be
- Services fédéraux des Affaires Scientifiques, Techniques et Culturelles
Enquête nationale sur la mobilité des ménages –
Rapport final – 2001



RÉALISATION

■ Institut Wallon



Boulevard Frère Orban, 4 à 5000 NAMUR
Tél : +32.81.25.04.80 - Fax : +32.81.25.04.90
E-mail : institutwallon@iwallon.be

■ Transitec ingénieurs-conseils sa



Avenue des Boveresses, 17 à CH-1010 LAUSANNE
Tél : 00.41.21.652.55.55 – Fax : 00.41.21.652.32.22
E-mail : transitec@vtx.ch

Avec l'aimable contribution du Comité d'Orientation du
réseau des CeM – Juin 2001

Pour le compte du Ministère wallon de l'Équipement et
des Transports

■ Editeur responsable

Ir. Jacques Diez,
Ministère wallon de l'Équipement et des Transports
Boulevard du Nord
5000 Namur

■ Impression

MET - D434
081/72.39.40

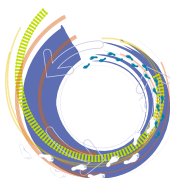


Réseau des CeM

Isabelle Dullaert – Gestionnaire
D311 - Direction des Etudes et de la Programmation
Boulevard du Nord, 8
5000 NAMUR
Tel : 081/77.31.26 Fax : 081/77.38.22
e-mail : reseau-cem@met.wallonie.be

Centre de documentation en mobilité

Delphine Rossomme – Gestionnaire
D311 - Direction des Etudes et de la Programmation
Boulevard du Nord, 8
5000 NAMUR
Tel : 081/77.31.25 Fax : 081/77.38.22
e-mail : centre-doc-mobilite@met.wallonie.be



**mobilité
en wallonie**
direction générale
des transports