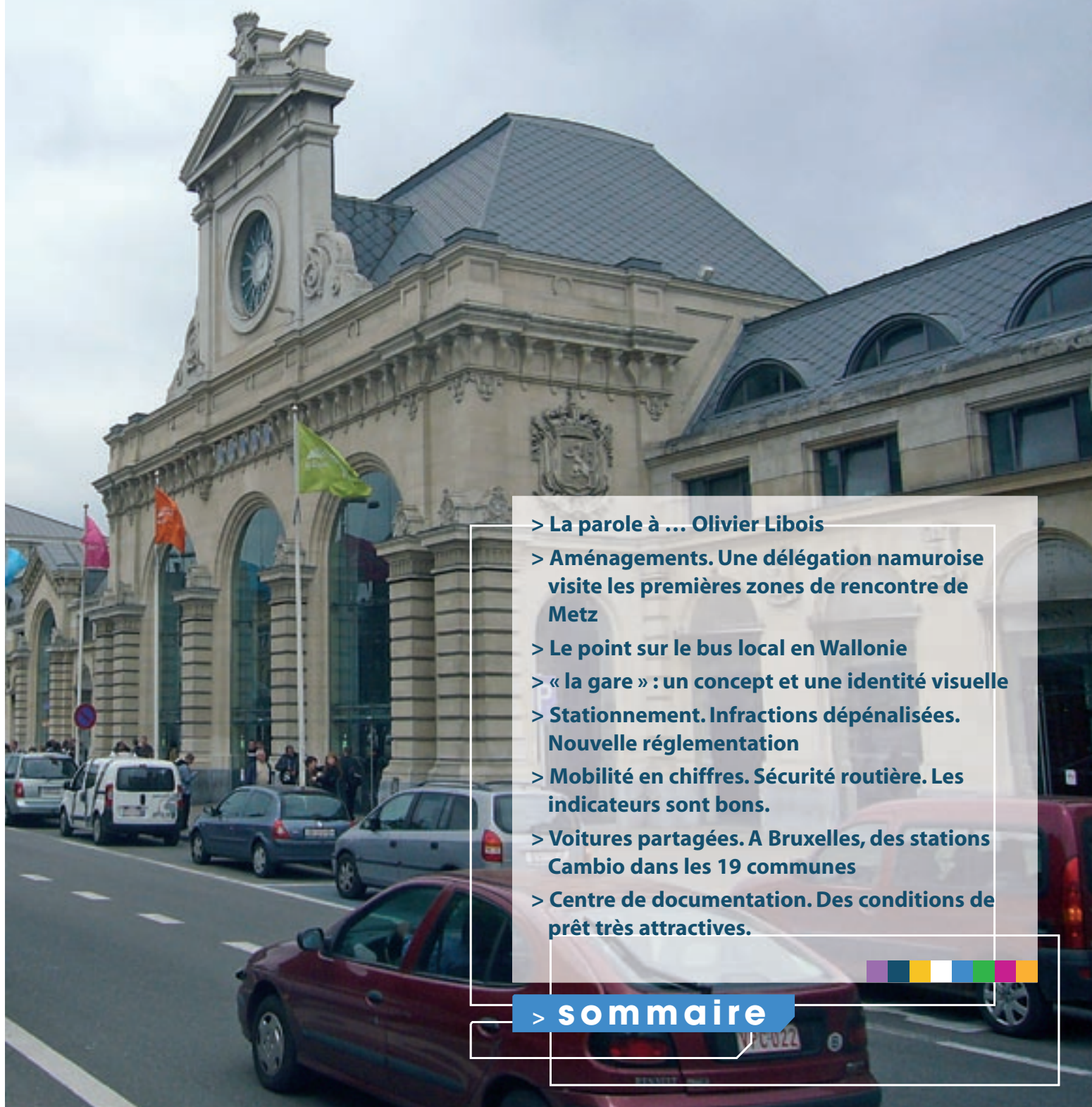




le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité



- > La parole à ... Olivier Libois
- > Aménagements. Une délégation namuroise visite les premières zones de rencontre de Metz
- > Le point sur le bus local en Wallonie
- > « la gare » : un concept et une identité visuelle
- > Stationnement. Infractions dépenalisées. Nouvelle réglementation
- > Mobilité en chiffres. Sécurité routière. Les indicateurs sont bons.
- > Voitures partagées. A Bruxelles, des stations Cambio dans les 19 communes
- > Centre de documentation. Des conditions de prêt très attractives.



> **sommaire**



Source : Police fédérale.

> La parole à ...

Olivier Libois, directeur général de la Police administrative et CeM

La vision de la police fédérale en matière de sécurité routière

En tant qu'unité de la police fédérale, la police de la route se doit de fournir sur son territoire de compétences, à savoir les autoroutes et les routes nationales assimilées, ce que tout citoyen est en droit d'attendre. Il s'agit, entre autres, d'assurer un accueil, des interventions urgentes mais aussi une assistance policière aux victimes. Afin de réaliser cela, il serait opportun que certaines missions non policières soient reprises par d'autres partenaires. Nous pensons entre autres :

- à la signalisation des accidents de roulage, des chantiers, des objets encombrants ... qui pourrait être prise en charge par les gestionnaires de voiries au niveau régional ;
- à la problématique des transports exceptionnels. Il est en effet nécessaire de revoir le type de transports qui doivent être escortés par la police et de permettre que certains de ceux-ci aient lieu la journée ;
- au traitement automatisé des images des caméras automatiques par des membres du personnel n'ayant pas la qualité de policier ;
- à la création de bureaux d'encaissement ou perception au niveau de la justice.

Nous souhaitons et proposons également la création d'un « centre de connaissances », indispensable afin de mettre toutes les informations intéressantes relatives à la circulation et à la sécurité routière à la disposition de l'ensemble de la police intégrée.

Enfin, il est important d'accélérer la mise en œuvre des dispositions réglementaires européennes en vue de pouvoir sanctionner plus efficacement les automobilistes étrangers qui commettent, actuellement en totale impunité, des infractions sur notre territoire.

Afin de rencontrer ces objectifs ambitieux, il est également indispensable de tenir compte des éléments suivants :

- les projets de régionalisation des infractions de 1^{er} et 2^e niveaux ;
- la possibilité d'organiser la police de la route selon des axes ou zones de mobilité parfois plus logiques que la structure provinciale actuelle ;
- des éventuels grands travaux d'infrastructure pouvant avoir une influence sur l'exécution de nos missions ;
- permettre à la police fédérale de continuer à bénéficier des moyens financiers octroyés dans le cadre du fonds de la sécurité routière ;
- recourir davantage aux moyens technologiques, notamment en s'inspirant des expériences de nos collègues étrangers. A titre d'exemples l'utilisation plus importante des caméras digitales, le calcul de la vitesse moyenne sur un tronçon dangereux, le système d'identification des plaques, la multiplication des panneaux à message variable, ...
- recourir au principe des sanctions administratives pour diminuer l'engorgement de l'appareil judiciaire. Seules les infractions de roulage très lourdes seraient encore traitées par la justice.

Encore du pain sur la planche mais avec beaucoup d'enthousiasme ...

Contact : Olivier LIBOIS
olivier.libois.5170@police.be

> Aménagements

Une délégation namuroise visite les premières zones de rencontre françaises à Metz

La Ville de Namur a confié à l'association Atelier 4D – A D'A – Transitec une étude dont l'ambition est de tracer les grands principes d'aménagement et de mobilité du centre ville de Namur, avec le souci d'améliorer la convivialité et la sécurité de tous. Consciente de l'importance des enjeux, la Ville a inscrit cette étude dans un processus participatif avec un travail au sein d'un comité technique et d'un comité d'accompagnement citoyen.

Après une première phase d'étude et de concertation, quelques grandes orientations ont ainsi été arrêtées :

- la généralisation de la zone 30 sur le centre ville (Corbeille) ;
- la valorisation des piétonniers existants et des chemins piétons ;
- le développement de zones de rencontre localisées.

La zone de rencontre est une nouvelle notion d'aménagement : l'espace est partagé entre tous les usagers.

Si les piétons deviennent prioritaires, la circulation des voitures et des transports en commun y reste possible, mais à 20 km/h. Les flux de piétons invitent à la prudence et l'aménagement des lieux modère la vitesse. Ces aménagements sont identiques à ceux des « zones résidentielles », avec tout l'espace de plain-pied, mais adapté au centre ville.

Dans la foulée de l'étude en cours, le Collège souhaite réaménager la rue de l'Ange dans l'esprit de la zone de rencontre. C'est dans cette perspective que la Ville de Namur a organisé une visite de la Ville de Metz le 1^{er} avril dernier. La ville lorraine est, depuis janvier 2009, la première à profiter de la toute récente législation française sur les zones de rencontre : priorité au piéton, puis au vélo et ensuite aux automobilistes. Avec le même souci participatif, la délégation namuroise, emmenée par l'Echevine de la Mobilité, était composée d'élus et d'agents communaux, de membres de la CCATM, de policiers, de commerçants, d'habitants, de promoteurs et de diverses associations et institutions (SPW, Gamah, IBSR, TEC-SRWT, Gracq). La presse était également présente afin de répercuter les enseignements de la visite vers le grand public.

Metz présente sa démarche dans un projet d'écologie urbaine pour une ville durable. Comme dans beaucoup d'autres villes, l'ère du « tout à la voiture » est révolue. Le piéton est prioritaire, sans pour autant exclure l'automobiliste. Mais pour encourager davantage ce dernier à laisser son véhicule aux portes de la ville, un réseau de transport en commun structurant est en préparation.

Après un accueil sympathique et un exposé à l'Hôtel de Ville, la soixantaine de Namurois ont parcouru les rues et les places avec les techniciens de Metz. Les zones de rencontre sont des zones de transition entre les piétonniers et les zones 30. Le piéton y prend peu à peu sa place, surtout en ce jour de printemps ensoleillé. La police opère des contrôles et informe. Le stationnement n'y est pas autorisé, sauf exception. Les bus se frayent un passage parmi la foule. Les aménagements sont tantôt bien réussis, parfois moins avec le maintien de trottoirs. Il faut en effet casser la logique des espaces réservés aux différents usagers ; il faut aussi un bon équilibre entre le flux de piétons et les véhicules.



Source : Ville de Namur.

A Namur, la rue de l'Ange se prête bien à une telle zone : il s'agit d'une rue très commerçante, située entre deux zones piétonnes.

Le souci de l'accessibilité aux PMR pose beaucoup de questions, notamment pour les malvoyants qui ont besoin de repères dans l'espace. Par contre, les personnes en chaise roulante se réjouiront de l'absence de dénivelés.

Après cette visite de terrain, nous avons rencontré les acteurs de la Ville de Metz tels que les gestionnaires des transports publics, le responsable du stationnement, les responsables de la Police et le Président des Commerçants. Tout le monde semble satisfait de ces nouveaux espaces partagés. Si les bus avancent lentement, ils sont réguliers et rarement dans les bouchons. Les commerçants se réjouissent de ces aménagements conviviaux qui prolongent les importants piétonniers.

La visite a été fort instructive, y compris lors des trajets en car avec différents exposés et un film sur les zones de rencontre suisses.

A présent, il nous faut concrétiser l'idée par un beau projet au centre ville de Namur. Notre bureau d'étude communal s'y attèle. La concertation doit se poursuivre. Et après, il sera important de sensibiliser la population pour expliquer les nouveaux aménagements et les nouveaux comportements attendus.

Contact : Michel JEHAES
Chef de cabinet de l'Echevine de la Mobilité de Namur et CeM
michel.jehaes@ville.namur.be



Source : Ville de Namur.



Source : Ville de Namur.



Le point sur le bus local en Wallonie

Le bus local, limité au périmètre d'une commune ou organisé en association avec les communes voisines, offre la possibilité de répondre à des demandes précises de mobilité, d'ouvrir de nouvelles destinations et de créer du lien social en permettant à leurs habitants de participer à des activités diverses. Depuis plusieurs années déjà, à l'initiative de communes, des projets de ce type ont été développés en Wallonie mais sont restés marginaux.

Afin d'encourager et de faciliter la démarche de création d'un bus local, là où l'absence de lignes régulières ne permet pas de desservir la population, André Antoine, Ministre wallon des Transports a décidé d'ouvrir, en 2007, un crédit permettant l'achat d'une cinquantaine de bus, à l'intention des communes qui souhaitent se lancer dans ce type de projet. D'une capacité de 30 places, ils sont équipés à l'arrière d'un plancher surbaissé qui autorise un accès aisé aux voiturettes et aux personnes à mobilité réduite. Un cadre de partenariat TEC-commune a aussi été créé.

Concrètement, les communes intéressées doivent déterminer, en accord avec le TEC qui les dessert, les modalités de l'offre : les itinéraires, les horaires et les arrêts¹. En ce qui concerne les frais d'exploitation, le TEC met le véhicule à la disposition de la commune, assure celui-ci et prend en charge les frais relatifs aux gros entretiens. La commune paie le ou les chauffeurs nécessaires ainsi que les petits entretiens, le nettoyage et le carburant du bus. La collaboration entre le TEC et la commune est scellée dans un contrat d'une durée initiale de 3 ans.

Philippe Courard, Ministre des Affaires intérieures et de la Fonction publique a décidé de soutenir le projet en accordant une subvention de 20 000 € par bus aux communes de moins de 10 000 habitants, afin de faciliter l'engagement du premier chauffeur.

Ce type de démarche ne s'improvise pas. Il nécessite un travail de terrain important afin de bien identifier les besoins, ensuite les itinéraires permettant de satisfaire ceux-ci, de déterminer des horaires, d'identifier les arrêts : une démarche à effectuer en étroite collaboration avec le TEC qui apporte son expertise quant à la faisabilité du projet. Le TEC doit également en estimer le coût, la commune peut ainsi apprécier celui-ci en regard des services attendus.

Les premiers bus locaux résultant de cette formule commencent à voir le jour : l'occasion de dresser un premier bilan dans ce Cemaphore, en passant en revue les différentes initiatives existantes et qui s'apprêtent à prendre la route. La principale motivation des communes est d'améliorer la mobilité des personnes isolées et de connecter différents villages, mais dans plusieurs cas le bus local permet aussi un rabattement vers une ou plusieurs lignes régulières, vers la gare, ...

Vous avez dit « Proxibus » ? C'est l'appellation qui a été retenue par les TEC pour lancer ce nouveau concept auprès des usagers potentiels.

En Brabant wallon, des projets viennent de voir le jour récemment et seront bientôt suivis par d'autres. La commune de Rebecq a été la première à lancer ce service en juin 2008 afin d'offrir un service de proximité à ses administrés en reliant les villages au centre de Rebecq et en permettant ainsi un rabattement vers Tubize. Waterloo a suivi dès le 1^{er} septembre. La boucle permet de relier des quartiers non desservis



¹ Pour appréhender les besoins à rencontrer au sein de la commune, une première analyse peut être réalisée en s'appuyant sur le « Manuel du Transport rural. Actions pour l'intégration de services du transport rural ». Ce document est disponible au CDDM.



Source : infoTec.



par les lignes régulières et un rabattement vers la gare RER. Pour promouvoir ce nouveau service, la commune a offert la gratuité aux usagers durant tout le mois de septembre. Perwez est la troisième commune de la province à proposer ce service, en semaine et le samedi. Braine-le-Château vient d'embrayer le pas. Le bus local permet entre autres des correspondances avec le Rapidobus 2 (Tubize-Nivelles) et a aussi été gratuit durant 1 mois. Grez-Doiceau a suivi dès le mois d'avril. D'autres projets sont encore à l'étude au sein du TEC Brabant wallon.

Sur le territoire desservi par le TEC-Hainaut, Comines et Quévy avaient déjà mis sur pied un bus local. Elles ont été rejointes en septembre dernier par Chièvres et en octobre par Bernissart. Les dessertes visent d'abord à connecter les différents villages de la commune. A l'heure actuelle, chaque bus local circule 3 fois par semaine, sauf à Comines où il roule du lundi au samedi. Il rencontre déjà un début de succès : 150 voyageurs à Chièvres en 4 mois et 200 à Bernissart en trois mois. Un projet est actuellement à l'étude pour Mouscron et Ath.

Le TEC-Liège-Verviers a mis sur les rails un projet de bus local à Juprelle en juillet dernier. Celui-ci permet de relier les différentes entités mais joue également un rôle de rabattement vers une ligne de bus régulière pour les étudiants qui veulent se rendre à Visé. Il circule les jours ouvrables. Depuis le 1^{er} avril, la commune de Seraing a elle aussi lancé son ProxiBus. Celui-ci a rencontré un réel succès dès son troisième jour de mise en service. La commune a décidé d'offrir la gratuité à ses administrés, moyennant une rétribution forfaitaire au TEC Liège-Verviers. Des projets de ProxiBus sont à l'étude pour les communes de Malmédy et de Beyne-Heusay. Bassenge et Huy ont créé un bus local depuis plusieurs années déjà et étudient la possibilité de transférer celui-ci dans une convention telle que celle qui vient d'être créée. Rappelons l'existence du bus local de la Basse-Meuse qui sillonne Visé, Oupeye et Bassenge et fonctionne à la demande.

En province de Namur, le TEC a finalisé un projet avec la commune d'Anhée. Celui-ci a été mis en service le 1^{er} février et a été gratuit durant le premier mois. Il permet d'accéder à l'hôpital de Mont-Godinne et aux gares d'Yvoir et de Godinne. Gesves propose

un service de bus local depuis le mois de mars avec des connexions intervillages, l'accès au marché d'Andenne, le transport d'élèves vers les activités extrascolaires. A Couvin, la mise en circulation depuis mars s'est accompagnée de la gratuité durant le premier mois. L'itinéraire proposé dessert un centre de santé, les polycliniques et centres médicaux. Enfin, un bus local intercommunal dessert Hamois et Havelange depuis décembre. D'autres projets sont en cours d'élaboration.

En province de Luxembourg, les communes de Manhay, Nassogne et Durbuy disposent chacune d'un bus local depuis fin 2008 - début 2009. Celui de Nassogne permet d'atteindre Marche-en-Famenne, Rochefort ou effectue un circuit intercommunal. Particularité de ce bus local : chaque deuxième samedi du mois, il effectue un trajet vers un méga dancing de la région. Les jeunes l'empruntent gratuitement et bénéficient en outre d'une réduction de 5 euros sur l'entrée. La fréquentation du ProxiBus de Nassogne semble pour le moment se stabiliser à 250 voyageurs/mois. La commune de Durbuy disposait déjà de deux petits bus depuis des années, elle a profité de l'opportunité « ProxiBus » pour étoffer son offre de transport. Deux autres communes luxembourgeoises ont encore un bus local en projet : il s'agit de La Roche et de Vielsalm, qui devraient lancer leur ProxiBus dans le courant de ce premier semestre.

Sur le territoire du TEC Charleroi, la commune des Bons Villers a lancé, début 2007, le « Bonvibus ». Il circule tous les jours de la semaine pour relier tous les villages de l'entité. Le Bonvibus dessert également Fleurus et Pont-à-Celles les jours de marché. Plusieurs projets sont aussi à l'étude.

Le succès varie selon les cas. Certains bus locaux sont encore peu fréquentés mais d'autres ont rapidement rencontré un franc succès. Toutefois les initiatives sont encore très jeunes, parfois insuffisamment connues. La communication est essentielle au développement du projet. Des adaptations d'horaires et/ou d'itinéraires sont introduites si nécessaire afin d'optimiser chaque desserte en fonction des premières expériences.

Contact : <http://www.infotec.be>





Source : ICEDD.

> Transport en commun

« la gare » : un label et une nouvelle identité visuelle

Les grandes gares jouent un rôle important dans la société : au niveau du transport, d'abord, mais également en regard du développement économique et urbanistique de la Ville. Celles qui répondent aux critères définis par la SNCB sont au nombre de 31 en Belgique. Chaque semaine y passent plus de 3 millions de voyageurs (soit 65 % des passagers de l'ensemble du réseau) et des centaines de milliers de passants. Il s'agit de points intermodaux par excellence : trains, TGV, bus, trams, métros, voitures, vélos, taxis,...

Interrogé sur la gare idéale dans le cadre d'une enquête, le public a aussitôt mis l'accent sur l'espace. La gare doit être un lieu dynamique et efficace, où il ne perd pas de temps et où il doit également en gagner. Il recherche aussi des contacts sociaux et de la convivialité.

Le rôle des gares a évolué. La Gare est aujourd'hui un lieu de rencontres et d'échanges. On n'y vient plus seulement pour prendre le train! D'importants investissements sont consentis pour accompagner cette évolution stratégique.

Cela signifie la prise en compte systématique de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, mais aussi un transfert facilité depuis les autres moyens de transport, des places de parking en suffisance, pour les autos (54 000 places en 2012, soit + 20 % en cinq ans) et pour les vélos (+ 20 000 places dans les prochaines années). Les gares accueillent aujourd'hui de nombreuses activités commerciales : plus de 23 000 m² d'espaces commerciaux, soit plus de 320 commerces mais aussi divers services : points-vélos, activités de service (repassage,...), location de voitures, bureaux d'infos touristiques,... De la gare transformée en discothèque l'espace d'une nuit, aux tournages de films, pas moins de 700 événements ont été organisés en 2008. De plus, la sécurité et la propreté y sont sans cesse améliorées.

Pour positionner cette « nouvelle » gare, une image de marque vient d'être développée. Ainsi, les gares qui répondent aux critères de cette philosophie - meilleure gestion du temps et lieu de rencontres - viennent d'être dotées d'un nouveau visuel « la Gare » et d'un logo.

Celles qui respectent déjà ces standards sont reconnaissables aux totems placés aux entrées du bâtiment et à la présence du logo sur les panneaux de signalisation ainsi qu'en divers autres endroits. La nouvelle signalisation a déjà été installée dans toutes ses déclinaisons à Bruxelles Central, Anvers-Central et Namur. Et un site Internet, spécialement dédié à ces gares, renseigne sur l'ensemble des services qui y sont offerts.

Contact : Jean-Claude GILLET – CeM

Tél. : 081 25 29 33, jeanclaude.gillet@b-holding.be

Pour en savoir plus : <http://www.lagare.be>

> Stationnement

Infractions dépenalisées. Nouvelle réglementation

La loi du 22 décembre 2008¹ permet maintenant aux sociétés privées ainsi qu'aux régies autonomes de stationnement, qui sont chargées par une commune de la gestion du stationnement dépenalisé sur leur territoire, de demander l'identité du titulaire d'une plaque d'immatriculation après de l'autorité chargée de l'immatriculation des véhicules (DIV – Direction pour l'immatriculation des véhicules), d'établir ainsi les redevances de stationnement et de procéder au suivi des paiements.

Ainsi, dans l'article 1 de la loi du 22 février 1965, qui autorise les communes à établir des redevances de stationnement applicables aux véhicules à moteur, les mots « ou déterminer les redevances de stationnement dans le cadre des concessions ou contrats de gestion concernant le stationnement sur la voie publique, » doivent être insérés entre les mots « taxes de stationnement » et « applicables ».

Un article 2, libellé comme suit, est ajouté. « En vue de l'encaissement des rétributions, des taxes ou des redevances de stationnement visées à l'article 1^{er}, les villes et communes et leurs concessionnaires et les régies autonomes communales sont habilités à demander d'identité du titulaire du numéro de la marque d'immatriculation à l'autorité chargée de l'immatriculation des véhicules, et ce conformément à la loi sur la protection de la vie privée. »

Un article 3 est également créé. « Les rétributions, les taxes ou les redevances de stationnement prévues à l'article 1^{er} sont mises à charge du titulaire du numéro de la marque d'immatriculation. »

¹ Loi du 22 décembre 2008 – portant des dispositions diverses (Moniteur belge du 29 décembre 2008).

> Mobilité en chiffres

Sécurité routière. Les indicateurs sont bons

Une diminution de 14 % du nombre de tués - sur place - sur les routes belges a été enregistrée en 2008, comparé aux chiffres 2007 : soit 834 au lieu de 970. Le nombre de tués - sur place et dans les 30 jours - est passé de 1051 à 922, soit moins 13,8 %. En Wallonie, la baisse atteint 19,4 %, en Flandre elle est de 8,2 %, et à Bruxelles de 18 %. C'est la première fois que le nombre de morts est inférieur aux premières statistiques, disponibles depuis 1950. Cette année là, on dénombrait 1 051 morts alors que le parc automobile comptait 550 000 véhicules. Aujourd'hui, celui-ci comporte 6,5 millions d'unités.

Comment expliquer ce bon score ? Par une meilleure gestion de l'infrastructure ? Des contrôles renforcés ? Une conduite plus souple et des vitesses plus faibles, qui commencent à gagner du terrain ? Plusieurs facteurs se croisent et concourent ensemble à l'amélioration de la sécurité routière. Il reste toutefois encore du travail pour atteindre les objectifs fixés au départ, soit moins de 750 morts en 2010 et moins de 500 en 2015.

Pour en savoir plus : <http://www.bivv.be/dispatch.wcs?uri=838140020&action=viewStream&language=fr>

> Voitures partagées

A Bruxelles, des stations Cambio dans les 19 communes

Ça y est. Avec l'ouverture d'une station à Ganshoren en mars dernier, le carsharing est désormais opérationnel dans toutes les communes de la Région de Bruxelles Capitale. Présent depuis 2003, d'abord avec 4 stations et 15 voitures, aujourd'hui 51 stations et plus de 150 véhicules, répartis sur l'ensemble du territoire, ont reçu l'adhésion de plus de 4 000 utilisateurs, dont 15 % sont des clients « business ».

Toujours situées à proximité d'un arrêt de transport en

commun, les stations sont par ailleurs souvent équipées d'un parking vélo, afin de promouvoir l'intermodalité. Le système est évolutif et s'adapte aux besoins, avec des stations qui proposent un nombre variable de voitures (actuellement : de 8 à 1 véhicule) en fonction de la demande à satisfaire.

Pour en savoir plus : <http://www.cambio.be>

> Centre de documentation

Des modalités de prêt très attractives ! Un système simple et pratique

Trop peu de lecteurs du Cémaphore le savent encore, les livres et les articles du Centre de documentation leur sont accessibles tout à fait gratuitement. Ce fonds documentaire, qui s'est enrichi au fil des années, représente actuellement près de deux mille documents, indépendamment des abonnements aux périodiques spécialisés.

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.

Par exemple, lorsqu'un conseil de lecture vous intéresse, il suffit d'un simple coup de fil ou d'un mail pour le recevoir par la poste quelques jours plus tard. Si l'ouvrage souhaité n'est pas disponible, il sera réservé à votre attention dès son retour. Bien sûr, ce système ne peut fonctionner que si tout le monde respecte les règles du jeu, c'est-à-dire renvoie les documents dans les délais impartis. Mais jusqu'à présent tout se passe bien et nous pouvons nous permettre de vous proposer des modalités de prêt aussi simples et pratiques.

Vous préférez venir consulter l'ensemble du fonds vous-même ? Pas de problème, la seule contrainte est de prendre rendez-vous avec la documentaliste. Une confortable salle de lecture vous permettra de travailler dans les meilleures conditions.

A consommer sans modération...

Contact : Brigitte ERNON

Tél. : 081 77 31 32, centre-doc-mobilite@met.wallonie.be



Source : Cambio.



Source : ICEDD.



> Conseils de lecture

Association des Départements cyclables, **L'école à vélo - De l'école à l'université, quel rôle pour les collectivités ?**, Territorial Editions. Avec roulettes puis sur deux roues ... Si apprendre à pédaler semble un passage obligé de l'enfance, combien d'enfants, une fois adultes, font le lien entre le vélo, qui n'était au départ pour eux qu'un loisir, et la possibilité de l'utiliser comme mode de déplacement au quotidien ? Acquérir une « culture vélo » est une chose. L'utiliser de façon citoyenne et responsable en est une autre. Un double impératif s'impose dès lors aux pouvoirs publics. Il s'agit de créer les conditions nécessaires à une pratique au quotidien, d'une part, de sensibiliser et de communiquer sur le rôle de la bicyclette comme outil de déplacement durable, d'autre part. L'objet du cahier consiste à aborder les différents enjeux de la pratique du vélo. Quel est l'enjeu d'une politique cyclable chez les citoyens en devenir ? Quelle est la situation aujourd'hui, en France et à l'étranger ? Quels sont les moteurs et les freins à cette écomobilité scolaire ? Comment agir, notamment au niveau des collèges et des lycées ?

Michèle GUILBOT, **Accidents de la route, infrastructure et responsabilités**, Predit.

La recherche en accidentologie atteste du rôle de l'environnement routier dans les accidents de la circulation et sur la gravité de leurs conséquences. Des aménagements peuvent contraindre les comportements et offrir un contexte de conduite favorable à la sécurité. D'autres en revanche, par une visibilité insuffisante, un défaut d'entretien, peuvent susciter des erreurs d'appréciation de la situation par le conducteur. L'accident intervient alors comme révélateur d'un dysfonctionnement du système de circulation routière. Un profond décalage entre la vision traditionnelle de l'accident de la route, pointant la responsabilité du conducteur, et la réalité du processus conduisant au choc décrit par les chercheurs est ainsi mis en évidence. Sans nier la responsabilité des conducteurs, cet ouvrage fait le point sur les risques juridiques, spécialement le risque pénal, encourus par les personnes chargées de la voirie lorsque toutes les connaissances produites pour mieux gérer le risque routier n'ont pas été prises en compte.

N'hésitez pas à contacter le CDDM pour toute recherche personnalisée !

Infos : Brigitte Ernon - Gestionnaire
Centre de documentation et de diffusion en mobilité
Tél. : 081 77 31 32
centre-doc-mobilite@met.wallonie.be
<http://documentation.mobilite.wallonie.be>

> Agenda

Du réseau

- Le 19 juin 2009. **Rencontre annuelle des Conseillers en mobilité**, à Fleurus.
- Le 14 septembre 2009. Démarrage d'un **nouveau cycle de formation de base des Conseillers en mobilité**.

Infos : Bernadette Gany, Tél. : 081 77 30 99
bernadette.gany@spw.wallonie.be
Brigitte Ernon, Tél. : 081 77 31 32
brigitte.ernon@spw.wallonie.be
<http://mobilite.wallonie.be>

Hors réseau

En Belgique

- Le 16 juin 2009, « **Les services de taxis et de taxis sociaux. Quels changements pour les pouvoirs locaux ?** », aux Moulins de Beez.

Infos : Patrick Saelens, UVCW
Tél. : 081 24 06 39
formation@uvcw.be
<http://www.uvcw.be>

> Anniversaire CeM

En 1999 se clôturait le premier cycle de formation de base des Conseillers en mobilité. Depuis lors, une trentaine de cycles ont été organisés, formant ainsi plus de 900 CeM sur le territoire wallon.

2009 sera donc l'occasion de fêter dix années de formation de CeM !

D'ores et déjà, inscrivez la date du vendredi 11 décembre 2009 dans votre agenda. A partir de 16H30, une séance académique accueillera les invités. Elle sera suivie d'une soirée festive réservant bien des surprises !

Contact :

Réseau des Conseillers en mobilité (CeM)

Bernadette Gany, coordinatrice, tél. : 081 77 30 99
Brigitte Ernon, tél. : 081 77 31 32
Céline Fecci, tél. : 081 77 31 34
Barbara Schwan, tél. : 081 77 31 21
Fax : 081 77 38 22
SPW-Direction de la Planification de la Mobilité
Boulevard du Nord, 8, B-5000 Namur
reseau-cem@met.wallonie.be
<http://cem.mobilite.wallonie.be>

