

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité



- > La parole à ... Tom De Schutter
- > Mobilité alternative. Le vélo électrique gagne du terrain
- > Voyage d'études. Les Conseillers en mobilité wallons aux Pays-Bas
- > Plan de déplacement d'entreprise. Le Service public de Wallonie s'engage dans la démarche
- > Vélo. Communes pilotes cyclables : Les lauréates sont connues !
- > Cahier des charges. « Qualiroutes » : opérationnel dès 2012

> sommaire



Source : SPW - Direction de l'édition.

> La parole à ...

Tom DE SCHUTTER, directeur du département Développement territorial à l'Union des Villes et Communes de Wallonie.

L'Union des Villes et Communes de Wallonie (UVCW) a pour objectif de représenter et d'aider ses membres, dont les communes, à réaliser leurs missions au service du citoyen, notamment par le biais de la consultation, de la formation et de l'information.

Elle dispose, depuis 2002, d'une Cellule Mobilité, qui entend fournir une expertise spécifique à ses membres en la matière. Cette cellule, qui travaille en étroite collaboration et développe une vision transversale de la thématique avec celles de l'aménagement du territoire, de l'environnement ou de l'énergie, a pour objectifs d'améliorer la compréhension des enjeux et l'appréhension des outils de gestion de la mobilité auprès des mandataires, des fonctionnaires communaux et auprès, bien sûr, des Conseillers en mobilité.

Dès 2003, l'Union des Villes et Communes de Wallonie a signé avec la Direction de la Planification de la Mobilité et plus spécifiquement avec le Réseau des Conseillers en mobilité, un protocole de collaboration, afin de développer des synergies entre eux et de renforcer leurs actions mutuelles.

Ainsi, dans ses domaines de compétence, elle collabore avec le Réseau, au travers de ses différents outils, afin d'améliorer l'expertise des CeM.

L'UVCW entend renforcer encore son apport à cette collaboration, en développant avec le Réseau de nouveaux outils à destination des CeM. 2012 verra ainsi se concrétiser plusieurs projets, dont la mise sur pied d'un réseau d'échange d'informations. Nous ne manquerons évidemment pas de vous tenir informé de ces développements.

Les communes sont au premier chef touchées par la problématique de la mobilité. Non seulement parce

qu'elles vivent au quotidien tous les effets qu'une politique mobilité peut avoir mais également parce qu'elles en sont les acteurs de première ligne.

Que ce soit en matière de gestion de la voirie (72 000 kilomètres de voiries sont en effet communales), en matière de circulation routière et de promotion de la mobilité lente, en terme de collaboration avec les transports en commun, les communes sont les acteurs essentiels d'une politique active en matière de mobilité.

Le renforcement des compétences des élus et des fonctionnaires communaux constitue, au vu de la complexité croissante et des enjeux de cette politique, une ambition essentielle pour les villes et communes wallonnes. L'Union des Villes et Communes de Wallonie, au travers de sa Cellule Mobilité, y contribue activement et entend poursuivre, avec la Région wallonne, les efforts à réaliser pour y parvenir.

Contact : Tom DE SCHUTTER
Tél. : 081 24 06 31, tom.deschutter@uvcw.be

> Mobilité alternative

Le vélo électrique gagne du terrain

Depuis quelques années, et davantage encore ces derniers mois, nos rues voient apparaître des vélos pliants et des vélos électriques : deux variantes du vélo classique qui répondent chacune à des besoins précis : l'un en faveur du développement de l'intermodalité, l'autre permettant d'aborder plus aisément les quelques pentes de notre Région, augmentant ainsi son rayon d'action et apportant un confort non négligeable.

Voici les principales caractéristiques du vélo électrique et déjà quelques projets et initiatives qui visent à encourager l'utilisation de ce mode de déplacement.

Principe du vélo à assistance électrique (VAE)

L'objectif est d'apporter au cycliste une assistance à l'effort lors des démarrages, dans les côtes, face à un vent fort, ou lorsqu'il transporte un enfant. Il suffit de connecter le système et d'utiliser le vélo électrique comme un vélo classique. L'assistance se met en marche et s'arrête automatiquement. L'aide est nulle en descente et au-dessus de 25 km/h.

Etant donné l'augmentation de l'offre et de la demande, la qualité des vélos électriques ne cesse de s'améliorer. Il faut actuellement compter un budget de 1 500 euros pour un VAE de qualité. Il existe aussi des systèmes en « kit » qui s'adaptent sur un vélo classique, en remplaçant la roue avant ou arrière par une roue avec moteur.

Un vélo à assistance électrique pèse 25 à 30 kg, soit 10 kg de plus qu'un vélo classique. Les kits évoqués plus haut permettent le mieux de limiter ce « sur-poids ».

Celui-ci est surtout gênant dans les manœuvres, lorsqu'il faut franchir une bordure par exemple.

Il est généralement équipé de vitesses. Ces dernières restent utiles malgré l'assistance car elles permettent de garder un rythme de pédalage constant et donc moins fatiguant quel que soit le relief. Les constructeurs placent soit un dérailleur, soit intègrent les vitesses dans le moyeu arrière (solution qui demande moins d'entretien).

En fonction des cadres, des technologies et du choix des fabricants, le moteur peut être placé à trois endroits : en roue arrière, avant ou dans le pédalier. Sur terrain plat un moteur de 180 W avec batterie de 24 V peut suffire, alors qu'en côte un moteur de 250 W muni d'une batterie de 36 V s'impose comme un minimum.

Le choix de la batterie a une influence sur l'autonomie, le poids, les performances et le prix final du VAE. L'autonomie d'une batterie est généralement estimée entre 40 et 80 kilomètres, mais varie très fort en fonction du poids du vélo, du poids du cycliste, de sa contribution physique, de la vitesse qu'il cherche à atteindre, de la topographie du parcours, etc.

Compte tenu de ses indéniables qualités, différentes initiatives apparaissent afin d'encourager ce mode de déplacement : sous la forme de primes à l'achat, de mise à disposition dans le cadre de flottes professionnelles, d'aide à la mobilité dans des projets d'économie sociale ...

Emploi et vélo électrique

Les besoins en mobilité sont plus importants pour les personnes en situation d'insertion en zone rurale. En cause : l'offre limitée de transport en commun, des distances parfois plus importantes à couvrir, sans oublier les coûts que représentent l'obtention d'un permis de conduire, l'acquisition et l'entretien d'un véhicule.

Trois entreprises d'économie sociale du sud de la province de Namur : Espaces (Ciney), Titres-services (Florennes) et La Calestienne (Beauraing), disposent depuis cet automne d'un parc de 24 vélos électriques

partagés. Ils sont destinés aux stagiaires en formation et aux travailleurs en insertion des trois sites qui ne disposent pas de moyen de transport. Cette initiative devrait par ailleurs amener d'autres travailleurs à réfléchir à leur mobilité.

Dans un autre registre, signalons l'initiative de la Poste, qui dispose d'une flotte de vélos électriques pour la distribution du courrier : une initiative qui s'inscrit dans leur programme « Green post ». Des vélos électriques, de service, commencent aussi à apparaître dans les administrations communales.

Des incitants communaux ou provinciaux à l'achat d'un VAE

Des communes proposent une prime à l'achat d'un vélo électrique. C'est le cas par exemple à Lasne et depuis peu à Bruxelles. Les formules varient d'une commune à l'autre.

Ainsi, la commune de Lasne offre une prime à l'achat d'un vélo à assistance électrique ou d'un kit permettant de transformer un vélo en vélo électrique. En 2010, le succès de cette prime a été immédiat puisque les demandes des Lasnois introduites sur un peu plus de deux mois ont épuisé le budget alloué à cette initiative. Dorénavant, la commune, en partenariat avec la Province, octroie aux habitants, sur présentation de la facture d'achat, une prime correspondant à 20% de la facture, avec un plafond établi à 200 euros.

Depuis le 1^{er} octobre dernier, la Ville de Bruxelles développe une initiative similaire. Le montant de la prime est fixé à 25% du prix d'achat et est calculé en fonction du revenu brut de la famille ou de la personne célibataire, avec un maximum de 300 euros. Pour les kits électriques à apposer sur un vélo traditionnel, la prime varie de 100 à 150 euros selon les mêmes conditions que celles décrites ci-dessus.

Et c'est dans l'air dans plusieurs communes wallonnes : à Wanze et à Huy par exemple...

Pour en savoir plus sur le VAE : www.provelo.org/spip.php?article468.



Source : www.velo-electrique.com



> Voyage d'études

Les Conseillers en mobilité wallons en visite aux Pays-Bas

Du 12 au 14 octobre dernier, une quarantaine de CeM d'horizons divers (communes, police, administrations régionales, sociétés de transport en commun, associations ...) et quelques élus se sont rendus aux Pays-Bas, guidés par Paul Plak du bureau d'études Agora, chargé de l'élaboration du programme et originaire de ce pays.

Il s'agit du deuxième voyage d'études chez nos voisins néerlandais, le premier ayant été organisé en 2006. Celui-ci nous a conduit d'Amsterdam à Hilversum, puis à Houten et s'est terminé à s'Hertogenbosch. Quatre étapes contrastées tant sur le plan technique que sur celui de la météo, et beaucoup, beaucoup, de bonnes pratiques dans les bagages des CeM, alliant, cela va de soi en particulier aux Pays-Bas, aménagement du territoire et mobilité.

A Amsterdam, de très grands projets

Cette ville de 750 000 habitants est particulièrement impliquée, on s'en doute, dans divers processus de gestion de la mobilité. Après avoir investi dans l'amélioration des infrastructures, la gestion intelligente du trafic (la régulation des feux emploie 15 personnes !), le stationnement (dont la création de P+R), les voitures partagées ... il faut aujourd'hui travailler sur les comportements.

La part du vélo augmente au détriment du transport en commun et de la voiture, cette dernière restant substantielle, même si elle est très basse eu égard à d'autres villes, avec 290 voitures pour 1 000 habitants. Le vélo est le plus compétitif pour les distances inférieures à 5 kilomètres, ensuite c'est la voiture pour les 5-15 à 20 kilomètres, ensuite le transport en commun pour des distances supérieures, estime-t-on à Amsterdam.

Nous épinglerons ici deux projets de taille !

Le premier, intitulé « De rode loper », porte sur le réaménagement d'un axe de circulation du centre-ville, avec une nouvelle distribution de l'espace entre les différents modes de déplacement. Il traverse le centre historique en empruntant un axe nord-sud qui démarre de la gare centrale (stationseiland), dont l'esplanade sera totalement interdite à la circulation des voitures.

Le second concerne la création d'une nouvelle ligne de métro de 9,5 kilomètres, comportant 8 stations. La Noord/Zuidlijn, dont le chantier, particulièrement délicat en raison des contraintes dues aux caractéristiques du sol (sable, argile, tourbe) et de la proximité des pieux en bois des bâtiments dans le centre historique, constitue un défi à relever et conduit à un surcoût impressionnant (estimation actuelle : 3,1 milliards



Dispositif ralentisseur pour les motos à Houten - Source : ICEDD.

d'euros). Mise en service prévue prévue en 2017 Elle devrait transporter 200 000 voyageurs/jour.

Hilversum : « Langzaam rijden gaat sneller »

Cette ville de 85 000 habitants accueille les stations de radio et de télévision. Son plan de mobilité date de 1996.

Elle s'apprête à connaître une forte augmentation de l'emploi avec le développement d'un centre des médias qui devrait conduire au doublement du trafic sur certains axes de circulation. Un enjeu crucial concerne donc l'augmentation de la capacité de ceux-ci.

« Langzaam rijden gaat sneller », leitmotiv du plan de mobilité, a conduit à imposer le 40 km/h sur les boulevards de ceinture, à réaliser des bandes de circulation étroites (de 3 à 3,25 mètres) et des bandes de stationnement larges (2,5 à 3 mètres), des bermes centrales en forte saillie (40 centimètres) afin d'augmenter la fluidité du trafic et la capacité des voiries.

A cette fin, la ville a adopté un mode d'organisation des carrefours permettant de ne pas interrompre la circulation sur l'axe prioritaire, avec la création de giratoires comportant des zones de tourne-à-gauche dans l'anneau.

Nous y avons également découvert un concept développé aux Pays-Bas sans être inscrit dans leur code de la route. Il s'agit de la « fiets route », accompagnée d'un additionnel « auto te gast ». Il est également largement exploité à Houten et à s'Hertogenbosch.

Houten : ville cyclable

Dans les années septante, le village de Houten, situé à 8 kilomètres au sud d'Utrecht, comptait moins de 4 000 habitants. Le Gouvernement néerlandais a ensuite imposé à la municipalité une planification du développement du territoire afin d'accueillir à terme 50 000 habitants. Le principe est de développer l'urbanisation autour de la gare, située ici sur la ligne Utrecht-s'Hertogenbosch.

Dans une première phase, dès les années quatre-vingt, l'urbanisation a pris place dans un rayon d'1,5



Transférium à s'Hertogenbosh - Source : Réseau CeM.

kilomètres autour de la gare, permettant ainsi de loger 30 000 personnes. Des emplois ont également été créés de manière à ce qu'une partie des résidents (40 % de la population active) puisse travailler sur place. Une deuxième phase, encore en cours de réalisation, a conduit à étendre la ville autour d'un deuxième point d'arrêt ferroviaire, portant la population au chiffre attendu. La ville a gardé un certain caractère villageois et possède de vastes espaces verts et un bâti peu élevé. Aujourd'hui elle comporte 47 000 habitants.

La conception du réseau de circulation permet des trajets directs à pied et à vélo, alors que la circulation des véhicules motorisés s'effectue en périphérie, sur une rocade, sans permettre le transit à travers la ville. De cette manière, l'utilisation d'une voiture prend toujours davantage de temps que la marche ou le vélo. Des emplacements de stationnement sont prévus à proximité des logements et des supermarchés mais ces derniers ne sont atteints qu'au prix d'importants détours. La ville est un paradis pour les vélos qui disposent d'infrastructures extrêmement agréables. Les motocyclistes étant autorisés à emprunter les pistes cyclables, un dispositif ralentisseur original a été mis au point pour ces derniers.

C'est en pédalant que les CeM ont pu apprécier les multiples qualités des infrastructures dédiées au vélo : confort des revêtements, espace disponible, traitement des jonctions, priorité des cyclistes aux carrefours avec les véhicules motorisés, sans oublier le traitement paysager des lieux traversés, leur donnant même un petit air de vacances.

s'Hertogenbosh, ou comment prendre en compte le vélo dans la circulation

Appelée aussi Den Bosch (Bois-le-Duc en français), cette ville du sud des Pays-Bas comporte 137 000 habitants et possède un attrait touristique en raison de son patrimoine bâti médiéval. Son plan de mobilité s'appuie entre autres sur sa gestion du stationnement partagé, à raison de 50 % en ville et 50 % en parcellaires à atteindre à l'horizon 2020. Ces derniers sont organisés sur le principe du paiement de 2 euros par jour par véhicule, donnant droit à un ticket de transport

en commun aller-retour ou à l'emprunt de vélos, gratuitement, pour 4 personnes.

Après un diagnostic de la politique cyclable, dont les résultats se sont révélés peu satisfaisants, la ville a décidé en 2005 d'augmenter la part de ce mode avec l'objectif d'atteindre 40 % des déplacements et de consentir des investissements importants sur dix ans, notamment en créant des infrastructures cyclables. Il s'agit de routes pour vélos radiales, de carrefours giratoires dans lesquels la circulation des cyclistes est organisée sur un anneau séparé de la circulation motorisée où ils reçoivent la priorité, de rues cyclables qui sont parfois des contre-allées à circulation locale. Le budget y consacré est de l'ordre de 30 millions d'euros pour ces dix années. Forte de cette politique dynamique, la Ville s'est portée candidate pour accueillir Velo-city 2013 et est en compétition avec Nantes et Vienne... Elle vient d'être nommée ville cyclable 2011 aux Pays-Bas.

Chaque CeM a pu tester, à vélo, les aménagements cyclables de cette ville qui doit intégrer la circulation de tous les modes en rendant la bicyclette compétitive et attractive, à l'inverse de Houten qui a pu travailler pratiquement à partir d'une feuille blanche.

Pour conclure ...

Le développement des infrastructures constitue une préoccupation majeure pour les Pays-Bas. Il est vrai que le trafic motorisé est très dense et que si les Hollandais n'effectuaient pas une partie importante de leurs déplacements à vélo, le pays serait probablement paralysé !

On y remarque notamment l'importance accordée à l'espace public, que ce soit au travers de ses dimensions généreuses (sans doute au détriment de l'espace privé), de son aménagement et de son entretien.

Signalons aussi l'utilisation par les communes d'indicateurs d'évolution de la mobilité, en terme de taux de possession de véhicules d'abord mais aussi d'évolution des parts modales.

Des leçons à tirer de ces visites ... Elles sont nombreuses et bien concrètes.



Source : Réseau CeM.





> Plan de déplacement d'entreprise

Le Service public de Wallonie engagé dans la démarche

L'une des deux dynamiques transversales du Plan Marshall 2.vert concerne la promotion du développement durable à travers toutes les politiques publiques par une mobilisation des services publics. Ainsi, afin de favoriser une mobilité plus respectueuse de l'environnement, des plans de mobilité au profit des agents de la fonction publique sont attendus.

Parallèlement, le Secrétariat général du Service public de Wallonie a initié la mise en place d'un Plan de développement durable. Il prévoit, entre autres, de favoriser une mobilité éco-responsable et de réduire l'usage des véhicules polluants.

Pour répondre à ces objectifs, un sous-groupe de travail « mobilité », piloté par la direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques, a été chargé d'élaborer le plan de déplacement du SPW. Initié en 2010, celui-ci concerne tous les agents, quelle que soit leur résidence administrative, soit près de 10 000 personnes.

Les chiffres de l'enquête mettent à eux seuls en évidence l'impact de la localisation sur les comportements de déplacements. Cette enquête est à la base du plan de déplacement d'entreprise et des actions à mener.

Le plan de déplacements du SPW comporte trois axes principaux : rendre visible le PDE, mettre en place un plan de déplacements domicile-lieu de travail et rationaliser les déplacements de service. Pour chaque axe, chaque part modale a été spécifiquement étudiée et une liste d'actions précises a été définie. Celles-ci devraient être mises en place dans les prochains mois et années.

Des expériences pilote et des actions de sensibilisation seront lancées à des moments choisis, afin de mettre en lumière l'une ou l'autre initiative qui découle du PDE.

Une des mesures déjà réalisée est la mise en ligne d'une rubrique « mobilité » sur l'intranet du SPW. Elle constitue une plaque tournante en matière de communication. Elle décline à la fois toute l'information utile en regard de chaque mode de transport mais aussi les caractéristiques d'accessibilité des différentes implantations du SPW via la fiche d'accessibilité multimodale, les horaires des transports en commun.

Depuis septembre dernier, la base de données du SPW relative au covoiturage est également officiellement en ligne sur l'intranet. Des emplacements de stationnement réservés aux covoitureurs sont à l'étude, à titre d'expérience pilote, sur certains sites.

En termes d'encouragement à l'utilisation des transports en commun, les fonctionnaires bénéficient déjà d'un remboursement intégral de leurs abonnements. Afin d'augmenter l'utilisation des TEC, l'information sur les horaires et les lignes desservant certains sites à Namur et à Jambes a déjà été mise à la disposition des agents.

En matière de politique cyclable, la mise à disposition de vélos et de casques aux agents à titre d'essai pour leurs déplacements domicile-lieu de travail a déjà été réalisée. Des leviers et des freins à l'utilisation du vélo en ont été déduits et d'autres mesures sont à l'étude.

Un projet qui se veut également évolutif, afin de rencontrer les objectifs de mobilité durable, tout en étant à l'écoute des besoins des agents.

Contact : cellule.mobilite@spw.wallonie.be

	SPW Namur	SPW Jambes	SPW Autres sites	Région wallonne*
Voiture	50,6 %	64,6 %	75,3 %	80,9 %
Dont covoitureurs	3,8 %	4,2 %	4,3 %	
Train	31,6 %	20,1 %	10 %	4,6 %
Bus	11,6 %	9,4 %	6,5 %	3,8 %
Marche	3,8 %	4,4 %	4,2 %	3,2 %
Vélo	1,3 %	1 %	2 %	1,5 %
Moto	0,6 %	0,3 %	1 %	1,4 %
Autres	0,5 %	0,2 %	1 %	4,6 %

*Source : Diagnostic fédéral des déplacements domicile-travail – Chiffres 2008.

Dans un premier temps, une enquête « mobilité » a été organisée en 2010 auprès des membres du personnel afin de prendre connaissance de leurs habitudes de déplacement, de leurs attentes et de cibler déjà des mesures. Trois zones géographiques de collecte de données ont été considérées : Namur, Jambes et l'ensemble des autres sites. Le taux de participation est très encourageant : 40 %.

Communes pilotes cyclables. Les lauréates sont connues !

« Communes pilotes Wallonie cyclable » est le projet phare du plan Wallonie cyclable, initié en 2010 par le Ministre de la Mobilité. Cette opération a pour objectif de donner aux acteurs locaux les moyens de mener une politique cyclable ambitieuse sur leur territoire.

Il y a une année environ, le Gouvernement wallon sélectionnait treize communes auxquelles était octroyé un subside global de 2 millions d'euros ainsi qu'une aide technique à l'élaboration de leur Plan communal cyclable.

Pendant neuf mois, ces communes ont travaillé pour déposer, en octobre dernier, leur plan communal cyclable. Outre des interventions sur l'infrastructure (pistes cyclables, zones 30 et zones résidentielles, balisage, stationnement vélo ...), les plans s'attachent également à proposer des mesures de sensibilisation. Enfin, un volet « observatoire du vélo » doit permettre de mesurer les résultats obtenus.

Les différentes candidatures ont été évaluées par un jury composé de représentants du Gouvernement wallon, de fonctionnaires, d'associations, et d'un expert vélo de la Région de Bruxelles Capitale et de la Flandre. Sur cette base, dix communes ont été sélectionnées par le Gouvernement. Il s'agit de : Gembloux, La Louvière, Liège, Marche-en-Famenne, Mouscron, Namur, Ottignies-Louvain-la-Neuve, Tournai, Walhain et Wanze.

Ces communes vont se partager un subside de près de 18 millions d'euros réparti sur 4 ans. A ce montant va s'ajouter un budget de 4 millions d'euros en 4 ans, dégagé par le ministre des Travaux publics, destiné à la réalisation d'infrastructures sur voiries régionales. Les communes investiront pour leur part 5 millions d'euros sur fond propre. Un accompagnement et la mise en réseau de ces communes pilotes sont également prévus afin d'optimiser la mise en oeuvre de ces plans cyclables.

En outre différents projets régionaux seront développés prioritairement dans les communes cyclables. Il s'agit notamment d'une large opération de « mise en selle » des Wallons.

Des moyens de l'ordre de 1,5 millions d'euros seront octroyés par le Ministre de la Mobilité afin de permettre aux communes non retenues de poursuivre la dynamique initiée lors de l'élaboration de leur plan cyclable.

C'est un budget de plus de 30 millions d'euros qui sera ainsi dégagé pour donner un coup de pouce décisif au développement du vélo en Wallonie !

« Qualiroutes » opérationnel dès 2012

Le Gouvernement wallon a approuvé le nouveau cahier des charges-type « Qualiroutes ». Celui-ci remplacera le Cahier des Charges-type RW 99 de 2004. Il a pour objectif d'assurer la qualité et la durabilité de l'ensemble des travaux réalisés sur le réseau routier en Wallonie. Il détermine notamment les exigences de performances, les normes à respecter et la composition des matériaux à utiliser. Il a été réalisé avec la collaboration de divers spécialistes, issus du Service Public de Wallonie, des entreprises, d'associations professionnelles, d'intercommunales, de centres de recherche ou encore de bureaux d'étude.

Il entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2012 pour les travaux sur le réseau routier régional gérés par le Service public de Wallonie, et quatre mois après la date d'approbation par le Conseil communal pour ce qui concerne les travaux sur les routes communales et provinciales, subsidiés par le Service public de Wallonie.

On épinglera en particulier les éléments suivants :

- Le délai de garantie passe de 3 à 5 ans ;
- Les exigences de qualité des revêtements routiers ont été augmentées ;
- La durabilité et la protection de l'environnement sont davantage pris en compte ;
- La sécurité routière et sur les chantiers est renforcée grâce à l'utilisation d'équipements routiers spécifiques ;
- Une plus grande lisibilité et une meilleure compréhension du cahier des charges est apportée ;
- Une adaptation aux normes européennes a été réalisée ;
- Des spécifications techniques pour améliorer chaque composante du chantier sont apportées.

Des séances d'information et de formation sont organisées dans plusieurs villes wallonnes par le Service public de Wallonie.

Contact : qc@spw.wallonie.be.

Pour en savoir plus : <http://qc.spw.wallonie.be>.



Thorembais - Source : SPW - Direction de l'Edition.

> Conseils de lecture

Aménager durablement les petites communes : éco-quartier en milieu rural ?, Certu, 2011, (Dossiers; 227).

Les petites communes ont un défi majeur à relever en matière d'aménagement durable, pour valoriser et dynamiser les secteurs déjà construits, accueillir de nouveaux habitants, tout en préservant mieux l'environnement naturel. Des collectivités proactives ont porté des initiatives, et poussées par cette attractivité, les communes affichent une volonté de s'orienter vers le développement durable au même titre que les grandes collectivités. Ce recueil de retours d'expériences, à l'attention des élus et des opérateurs, démontre que, au-delà de la simple opération d'aménagement, de nouvelles stratégies d'aménagement durable à l'échelle de la commune émergent sur ces territoires.

Aménager avec le végétal : pour des espaces verts durables, Certu, 2011, (Références, 107).

Embellir, fleurir, végétaliser, autant d'expressions qui légitiment de nouveaux rapports entre la nature et la ville. Aujourd'hui, de plus en plus d'architectes, urbanistes, concepteurs d'espaces publics intègrent le végétal dans leurs projets. Les espaces végétalisés sont convoqués pour dessiner des écoquartiers, composer des parcs et jardins, répondre à la demande de nature des habitants ... Cet ouvrage réunit des témoignages d'élus, de spécialistes et d'experts, ayant initié une politique de développement du végétal. Il apporte des éléments de méthode pour que le végétal ne soit plus le parent pauvre des pratiques d'aménagement. Il propose une stratégie par étapes pour engager une démarche d'aménagement et de gestion durable des espaces verts publics.

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

> Agenda

Du réseau

- Le 8 mars 2012, nouveau cycle de formation de base de Conseiller 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

- Janvier et février 2012. Formation du Centre de Recherche Routières (CRR) « **Choix des conceptions (solutions) et matériaux** », à Sterrebeek.

Infos :

L. Bosmans
Tél. : 02 766 03 55, fax: 02 767 17 80, l.bosmans@brrc.be
http://www.brrc.be/winterCourse/index.php?lg=fr

A l'étranger

- Du 12 au 15 juin 2012. **Conférence annuelle ECOMM 2012**, à Frankfurt (Allemagne).

Infos :

http://ecomm2012.eu

- Du 26 au 29 juin 2012. **Conférence annuelle Velo-city 2012**, à Vancouver (Canada).

Infos :

http://www.velo-city2012.com.

> Billet d'humour

Devinez qui se cache sous ce pont ...



Source : Paul Plak

Non, ce ne sont pas des chauves-souris !
L'autocar transportant les CeM aux Pays-Bas a subi une petite avarie sur le chemin du retour.
Eh oui, cela arrive ... même aux CeM.
Ils se sont réfugiés sous un pont de l'autoroute E42, attendant patiemment et sereinement un véhicule de remplacement.

Photo de couverture. Giratoire à Hilversum - Source : ICEDD.

Contact :

Réseau des Conseillers en mobilité (CeM)

Bernadette Gany, coordinatrice, tél.: 081 77 30 99
Brigitte Ernon, tél.: 081 77 31 32
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@spw.wallonie.be
http://cem.mobilite.wallonie.be