



le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

- > **La parole à ... Stéphane Moreau**
- > **Transport en commun : Conforto et bande d'arrêt d'urgence : une longue histoire qui se termine bien**
- > **Covoiturage. Une centrale à Villers-la-Ville**
- > **Gestion de la mobilité. Plans de déplacements d'entreprise. Quel bilan ?**
- > **Vélo. Un inventaire des « points noirs vélo » sur les routes régionales**
- > **Environnement. L'éco-conduite : que du bonus**
- > **Plan de mobilité. Un plan provincial pour une gestion globale de la mobilité en Brabant wallon**
- > **Transport en commun. Railtime : au service des usagers**



> **sommaire**

> La parole à ...

Stéphane Moreau, bougmestre f.f. de la Commune d'Ans

Un magnifique progrès

Ayant eu le plaisir d'accompagner les CeM dans le cadre de leurs deux derniers voyages d'études (à Lyon et en Allemagne), auxquels par ailleurs trop peu de mandataires participent à mes yeux, parole m'est donnée pour m'exprimer sur la mobilité d'aujourd'hui et ses enjeux multiples. Parmi ceux-ci le thème du transport collectif, et en particulier le retour du tram, bien présent dans chacune de nos visites, me tient à cœur.

Au siècle dernier, alors que les grèves faisaient l'actualité, Simenon écrivait dans la Gazette de Liège « ... Plus de transports en commun, mais c'est un magnifique progrès! Enfin, toutes les maladies en «ique» et en «isme», issues du manque de mouvements bien combinés vont disparaître peu à peu. Le robuste et sain footing nous referra des muscles, ouvrira nos poumons... On verra les vieux Messieurs devenir ingambes, tandis que la graisse des gargantuesques matrones fondra comme crème au chocolat. »

Ce n'était pas l'époque du tout à l'automobile et le tram sillonnait nos artères à la merci des voyageurs pressés qui s'accrochaient, parfois maladroitement, au passage du cheval moteur. Depuis lors, à l'instar du robuste et sain footing, il a quitté la plupart de nos avenues tandis que nos villes se déconstruisaient en Région wallonne et en Europe.

Aujourd'hui il est de retour, et avec lui il est temps de saisir l'opportunité qui nous est donnée de redessiner notre espace urbain et de rendre les villes à leurs habitants. Redéployer le tram, j'en suis convaincu, doit signifier requalification urbaine et remise en cause de la place accordée à l'automobile en ville et dans notre société. Il est sans nul doute un outil du développement durable qu'il est temps d'actionner pour mieux vivre et mieux vendre nos villes.

Strasbourg a été la première ville française à coupler la mise en place du tram avec un projet de requalification urbaine. Son tram, au design caractéristique, offrant de larges baies vitrées permettant d'admirer la ville et roulant sur un tapis d'herbe, est devenu rapidement l'emblème du renouveau du tram en France et au-delà. L'expérience strasbourgeoise constitue un tournant dans la réintroduction du tram, qui n'est plus alors seulement considéré isolément comme un moyen de transport collectif mais un outil au service de l'urbanisme de la ville.

A Liège, le succès du transport structurant dépendra avant tout de la politique volontariste menée par les villes et communes de l'agglomération en matière d'aménagement du territoire, la maîtrise de la mobilité n'étant qu'une conséquence des décisions prises en cette matière.

Tels sont les vrais enjeux du tram et je me réjouis de la décision du Gouvernement wallon, le Wattman major, affectant une première enveloppe de 500 000 000 € pour le redéploiement du transport structurant dans le grand Liège, la plus grande agglomération de notre Région. A nos crayons et en route vers un magnifique progrès.

Contact : Stéphane MOREAU
Tél. : 04 247 72 12, stephane.moreau@ans-commune.be



Liège (en 1965) : le tram en service à la Place Saint-Lambert. Source : Ville de Liège

> Transport en commun

Conforto et bande d'arrêt d'urgence : une longue histoire qui se termine bien

Le Conforto désigne les bus du TEC qui effectuent la liaison Louvain-la-Neuve – Bruxelles et empruntent l'autoroute E411 avec des véhicules du type autocar, offrant donc tout le confort aux usagers.

Pour ne pas pénaliser les transports en commun dans les traditionnels embouteillages et les rendre plus concurrentiels avec la voiture, il avait été décidé de les autoriser à rouler sur la bande d'arrêt d'urgence. La signalisation et les marquages adéquats ont ainsi été réalisés sur le territoire des Régions bruxelloise et wallonne. Restait le tronçon situé en Région flamande, soit une dizaine de kilomètres. Depuis le début février, c'est chose faite. La Région flamande a aussi réalisé



Le Conforto en service sur la E411. Source : Médiathèque de la Commission européenne.

les marquages et placé la signalisation nécessaires, aménagé le revêtement, posé un éclairage spécifique et créé des « poches » afin de permettre aux véhicules en panne de se réfugier.

Le Conforto emprunte la bande d'arrêt d'urgence depuis Bierges jusque Bruxelles. Sa vitesse maximale y sera de 50 km/h et en tout cas ne dépassera pas de plus de 25 km/h celle des autres véhicules. Le bus est prioritaire sur la bande d'arrêt d'urgence (BAU), notamment lorsqu'il croise la bande de décélération des voitures aux sorties ou les bandes d'insertion sur l'autoroute. Il doit par contre céder la priorité lorsqu'il se réinsère sur les bandes de circulation normales. Si un véhicule en panne obstrue la BAU, le bus doit se rabattre sur la première voie de circulation pour contourner l'obstacle. Lors de cette manoeuvre, il n'a pas la priorité.

Le gain de temps à l'heure de pointe est estimé à 15 à 25 minutes, soit un temps de parcours jusqu'à l'entrée de Bruxelles d'un peu plus de 30 minutes. Le Conforto (Louvain-la-Neuve - Etterbeek) effectue 34 voyages/jour en période scolaire et propose 1 bus toutes les 15 minutes à l'heure de pointe. Le Conforto bis (Louvain-la-Neuve - Diegem - Zaventem) en fait 24.

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

> Covoiturage

Une centrale à Villers-la-Ville

Le covoiturage aurait-il enfin le vent en poupe ? A Villers-la-Ville, l'association de fait « Va pour la planète » vient de lancer un projet visant à faciliter une mobilité partagée pour les habitants de la commune : une initiative qui s'inscrit dans le souci de répondre de manière constructive aux enjeux environnementaux de la planète et d'assurer une société solidaire.

Partant du constat que la desserte des différents villages de l'entité en transports en commun est peu satisfaisante et que les déplacements sont source de pollution et d'émissions, développer un projet de covoiturage s'imposait.

En juin 2008, l'association a introduit un projet auprès de la fondation Roi Baudouin, dans la thématique « Pour des initiatives et des activités de quartier qui favorisent la qualité de la vie ensemble ». Retenu, il a ainsi reçu un soutien financier à hauteur de 4 000 euros. A partir de ce petit coup de pouce et avec l'aide de la province de Luxembourg, qui a mis le logiciel de gestion de l'offre et de la demande créé au départ pour les besoins de « luxcovoiturage.be » à la disposition de l'association, elle a créé son propre site. Celui-ci reprend toutes les informations utiles aux candidats covoitureurs, ainsi que les offres et demandes détaillées nécessaires en vue de créer des appariements.

Pour en savoir plus : <http://www.vapourlaplanete.be>.
 D'autres initiatives et services de covoiturage :
www.taxistop.be
www.carpoolplaza.be
www.luxcovoiturage.be
www.covoiturage.caiac.be
www.vap-vap.be



Villers-la-Ville : service en ligne de covoiturage. Source : www.vapourlaplanete.be.





Navette de liaison au parc scientifique Créalys, situé aux Isnes (Gembloux).
Source : ICEDD.



> Gestion de la mobilité

Plans de déplacements d'entreprise. Quel bilan ?

C'était en 1995. Le premier Plan de déplacements d'entreprise voyait le jour en Région wallonne. Mais de quoi s'agit-il ? Le PDE concerne l'étude, la mise en oeuvre et le suivi, au niveau d'une entreprise ou d'un groupe d'entreprises, de mesures destinées à promouvoir une gestion durable des déplacements liés à cette (ces) entreprise(s) et donc a priori à encourager un transfert modal, en offrant les moyens d'une accessibilité multimodale du site.

Si le PDE vise les déplacements des personnes et des marchandises, force est de constater que jusqu'à présent, il s'est d'abord focalisé sur les premiers. La démarche, née aux Etats-Unis, est encore marginale en Wallonie. La première étude – pilote et soutenue par un financement européen – visait les déplacements des fonctionnaires du Centre administratif du Ministère de l'Équipement et des Transports, alors en cours de déménagement vers le site contigu à la gare de Namur. Elle fut suivie un peu plus tard par la réalisation des Plans de transport de trois hôpitaux, celui du Centre Hospitalier régional de Namur, de l'hôpital de la Citadelle à Liège, de l'hôpital Reine Fabiola et Notre-Dame à Charleroi. Ces études résultaient d'un partenariat entre le public (en l'occurrence la Région wallonne, voire dans quelques cas, d'un cofinancement avec l'Europe et même avec la Ville de Namur (CHRN)) et le privé (les hôpitaux).

Dans la foulée de leur PDE, deux des trois hôpitaux concernés ont mis en place une cellule de mobilité.

La problématique de l'accessibilité des zones d'activités économiques se posant avec beaucoup d'acuité, la localisation de ces sites étant généralement dévolue au tout à la voiture, des études ont alors été initiées afin de mettre en place une dynamique et de rechercher des solutions. C'est ainsi que des Plans de mobilité de zones d'activités économiques (PMZA) ont été réalisés sur quatre sites pilotes également. Le montage financier était généralement le résultat d'un cofinancement entre l'intercommunale gérant le site et la Région wallonne. Ainsi, les sites du Sart Tilman (Liège), de Nivelles-Sud, de Charleroi Sud et des Isnes (Gembloux) ont fait l'objet d'une étude classique, du type PDE.

Pas vraiment de surprise ... le diagnostic a débouché sur une carence en matière d'accessibilité multimodale et en particulier en transport collectif. Les études ont permis de préciser les besoins afin d'envisager concrètement des solutions appropriées. La principale mesure, et non la moindre, mise en oeuvre dans le cadre de ces quatre PMZA concerne une amélioration de la desserte en transport collectif. Deux nouvelles lignes de bus ont été créées à Liège pour faciliter l'accès au site. Un bus à Nivelles et une navette (véhicule de 8 + 1 places) aux Isnes sont aujourd'hui dédiés à la desserte des zonings et seront expérimentés pendant trois ans à titre

pilote. Le zoning de Gosselies a bénéficié quant à lui d'une amélioration de la liaison vers l'aéropole. Parmi les résultats du PMZA du Sart Tilman, il faut souligner l'engagement par l'Université de Liège d'une Mobility manager (ex-CeM communale) chargée de la mise en œuvre du plan de mobilité : un signe évident de la conscientisation de l'établissement à l'amélioration des conditions de déplacement de son personnel et de ses étudiants.

Si les projets évoqués précédemment résultent de partenariats avec la Région, d'autres entreprises ou administrations réalisent leur propre plan de mobilité. Citons les exemples de GlaxoSmithKline (GSK), de l'Union des Villes et des Communes de Wallonie, de la Ville et la province de Namur, du Centre de recherches routières, ...

Et aujourd'hui ? La Région wallonne va-t-elle soutenir la réalisation d'autres PDE ou PMZA ? Les études présentant un coût non négligeable, la Direction de la Planification de la Mobilité du SPW vient d'initier une nouvelle démarche. Elle a mis au point un outil permettant de réaliser des enquêtes et de générer rapidement des résultats et un rapport. Cet outil sert surtout aux enquêtes réalisées auprès des écoles lors de l'élaboration des diagnostics des PCM. En outre il a permis de réaliser une évaluation précise des déplacements des étudiants de la FUCAM et de la Haute Ecole Roi Baudouin (HERB) dans le cadre du futur campus intégré en périphérie montoise.

C'est ainsi que les premières enquêtes dans des zones d'activités économiques viennent de voir le jour. Elles sont réalisées à la demande de l'intercommunale, du club d'entreprises, du gestionnaire privé du zoning, de la cellule de mobilité de l'UWE, ...

Les résultats de l'enquête menée en septembre 2008 dans le zoning de Wavre Nord, caractérisé par une accessibilité centrée elle aussi sur une utilisation majeure de la voiture, ont été présentés récemment. Cette enquête a été organisée par le Département de la Stratégie de la Mobilité du SPW, avec la cellule mobilité de l'UWE et l'association des entreprises du site (ADEWavre) auprès des entreprises du zoning (3 600 travailleurs), hormis l'entreprise GSK (2 637 travailleurs), déjà impliquée dans un Plan de mobilité. Quelles en sont les grandes lignes ? Le taux de réponse a été de 13,8 % pour la première, de 49,2 % pour la seconde. Cet écart s'explique entre autres par la plus grande difficulté de susciter une émulation dans un groupe d'entreprises, la plupart de petite taille, comparativement à une démarche qui en concerne une seule, de grande taille. Le taux de réponse global est de 28,7 %, soit un échantillonnage tout à fait significatif.

l'enquête a permis de mesurer les pratiques actuelles en matière de déplacements, parmi lesquelles la répartition modale, mais aussi l'organisation du travail et le potentiel de transfert modal, en particulier vers les transports en commun ou vers une pratique plus élevée du covoiturage, car c'est d'abord sur ces deux pistes là qu'il faut travailler. Un travail approfondi est entrepris afin de déterminer comment améliorer la desserte en bus. Adaptation des lignes existantes ? Navette dédiée au site ?

Le club d'entreprises du zoning de Saintes (Tubize) a opté, à la suite d'une enquête organisée par la cellule Life de l'UWE, pour la mise en place d'une navette effectuée avec un véhicule du même type qu'aux Isnes, s'inscrivant dans un partenariat avec la Région wallonne. Il s'agit également d'une opération pilote. Elle a été inaugurée en février. Le centre d'affaires de Loyers (Namur Office Park) vient d'entamer, après réalisation d'une enquête, une démarche dans le même sens.

Par ailleurs, la Direction de la Planification de la Mobilité du SPW réalisera tout prochainement une enquête de mobilité dans le cadre du regroupement des sites d'un hôpital tournaisien : le centre hospitalier de Wallonie picarde (Chwapi).

Si les exemples précédents indiquent une volonté d'élargir l'offre de transport pour faciliter les déplacements du personnel et rendre ceux-ci plus durables, rappelons une fois de plus que la problématique de la localisation des sites d'activités économiques et de la disponibilité de terrains dans des zones largement accessibles et bien desservies pour tous reste entière et doit constituer une préoccupation majeure aujourd'hui et demain !

Contact : Pascal BLOCTEUR
Tél. : 081 77 30 90, pascal.blocteur@spw.wallonie.be

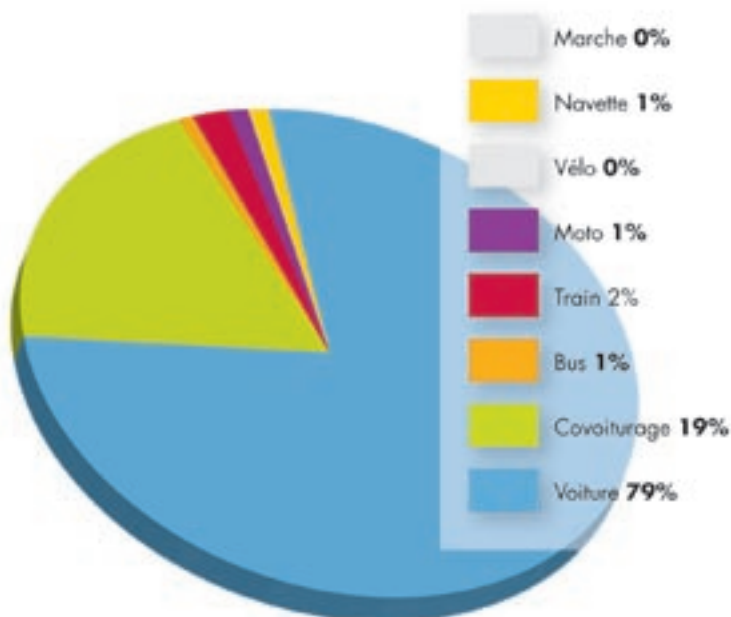


Figure : répartition modale actuelle zoning Wavre-Nord. Source : SPW.





Point de passage dangereux. Source : wikimedia.org

> Vélo

Un inventaire de « points noirs vélo » sur les voiries régionales

En 2008, à la demande du Ministre wallon en charge de la mobilité, le GRACQ : association des cyclistes quotidiens, a relevé les principaux « Points Noirs vélo » situés sur le réseau de voiries régionales.

Deux critères ont été retenus pour qualifier les points noirs :

- le danger ou l'inconfort de l'endroit considéré pour la pratique du vélo ;
- le caractère inévitable de ces points, du fait de leur localisation sur un itinéraire cyclable important, de l'absence d'alternative raisonnable, de la fréquentation importante de cyclistes en ces endroits ou encore de la présence de pôles de destination importants le long du cheminement.

Ce travail, coordonné par les permanents de l'association, a été effectué bénévolement par ses militants pour 21 villes et communes. Au minimum, les points ont été identifiés, situés sur une carte, brièvement décrits et classés par ordre décroissant de priorité par commune.

Lorsque la contribution des bénévoles a été plus importante, des croquis des situations à problèmes ont été réalisés et des suggestions pour résoudre ces difficultés proposées.

Tous ces rapports, au style un peu hétérogène, sont disponibles et peuvent être consultés sur le site du Gracq : <http://www.gracq.org/actions/pointsnoirs.html>.

Par ce travail, qui traduit leur point de vue, les militants du Gracq contribuent positivement à la promotion du vélo. Le souhait est de pouvoir amorcer un dialogue entre les cyclistes et les gestionnaires d'infrastructures et d'orienter les décideurs publics dans leur programmation d'investissements en faveur de la bicyclette.

A cette fin, ces rapports ont été communiqués durant le mois de février 2009 par le Département de la Stratégie de la Mobilité à chacune des Directions territoriales routières concernées.

N'hésitez pas à en prendre connaissance et à faire part de vos commentaires aux militants dont les coordonnées sont renseignées dans les documents.

Contacts :

Ir Michel DESTREE, Tél. : 081 77 30 98, michel.destree@spw.wallonie.be
Luc GOFFINET, Gracq Wallonie, Tél. : 081 22 35 95, luc.goffinet@gracq.org

> Environnement

L'éco-conduite : que du bonus

L'éco-conduite est un concept dont on parle de plus en plus, en particulier dans le cadre de la conduite automobile, mais elle est susceptible d'intéresser tous les conducteurs. Tout bénéfique : en termes de sécurité routière, de confort, de réduction du stress, de coûts (carburant, entretiens, pneus, ...), de nuisances sonores, de consommation énergétique et d'émissions atmosphériques. Cela se traduit par une conduite souple, faisant la part belle à l'anticipation, un véhicule bien entretenu, avec un moteur bien réglé, sans charges inutiles, avec des pneus correctement gonflés. En fonction des conducteurs ... le gain en carburant peut atteindre jusqu'à 20 % !

Le TEC a décidé d'investir pour encourager ce type de comportements en formant ses conducteurs. Les cinq TEC wallons parcourent ensemble 66 700 000 kilomètres, avec 3 200 chauffeurs, soit une distance moyenne de 21 000 km par chauffeur. Ils consomment en moyenne 45 l/100 km. Si la diminution de consommation de carburant est estimée à 10 % soit 2,5 l/100 km, cela représente, grosso modo, un gain financier d'un million d'euros par an.

Pour en savoir plus :

<http://www.ecoconso.be/spip.php?article488> - 21k.
<http://www.ecodriving-online.eu/>.

> Plan de mobilité

Un Plan provincial pour une vision globale de la mobilité en Brabant wallon

La Région wallonne et la Province du Brabant wallon ont décidé de confier conjointement la réalisation d'une étude de mobilité portant sur toute la Province aux bureaux d'étude Espaces Mobilités et Tritel.

Pourquoi une planification à cette échelle ? Ce périmètre est caractérisé par trois pôles : Wavre, Nivelles et Ottignies-Louvain-la-Neuve qui exercent un attrait croissant sur la population et l'emploi, et par une attraction encore plus élevée et des flux en conséquence vers Bruxelles, qui est extérieure à ce territoire. C'est cette spécificité qui a poussé la Région et la Province à se lancer dans cette démarche.

L'intérêt de cette approche est d'abord, de proposer une vision globale prospective en matière de développement territorial et de mobilité, intégrant les différents plans communaux de mobilité déjà réalisés ou en cours en Brabant wallon, de définir ensuite une stratégie globale de mobilité et enfin d'identifier un programme d'actions pour l'ensemble de la Province.

Parmi les finalités globales à poursuivre, on peut déjà relever les préoccupations générales suivantes :

- améliorer l'accessibilité des différentes parties de la province ;
- assurer la fluidité des déplacements (personnes et marchandises) internes à la province ;
- réduire la part modale de la voiture et encourager l'usage des modes alternatifs ;
- rendre la desserte en transports en commun plus efficiente et améliorer la qualité du service pour l'utilisateur ;

- affirmer une structure spatiale cohérente des activités, de l'habitat et des espaces verts ;
- constituer un cadre positif et stimulant pour les investisseurs économiques ;
- préserver la qualité du cadre de vie sur l'ensemble du territoire concerné.

Belle ambition pour cette étude dont le comité de suivi s'est réuni pour la première fois le 11 février dernier au domaine du Belloy, à Wavre !

Nous ne manquerons pas de faire écho de l'état d'avancement de cette étude dans nos prochaines publications.

Contact : Bernadette GANY
Tél. : 081 77 30 99, bernadette.gany@spw.wallonie.be

> Transport en commun

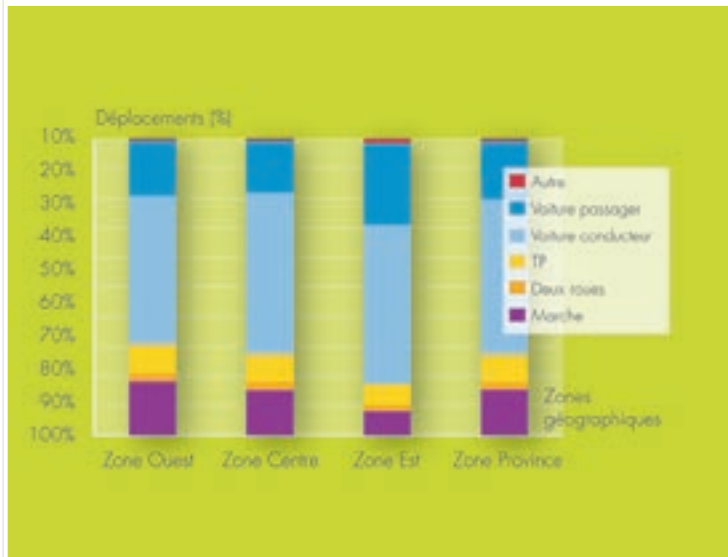
Railtime : au service des usagers

Bon à savoir : la SNCB met à la disposition de ses clients un nouveau site Internet qui permet de suivre les arrivées et départs de trains en temps réel : des informations qui devraient rencontrer une part des attentes de l'utilisateur envers l'opérateur des chemins de fer.

Ainsi, avant de quitter son domicile ou son bureau, ou via son téléphone portable si celui-ci bénéficie d'un accès à Internet, le voyageur pourra localiser la position de son train par rapport à sa gare de référence, l'éventuel retard et d'autres informations en rapport avec un problème survenu (rupture de caténaire, dérangement de signalisation, ...)

Une raison supplémentaire pour se déplacer en train !

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



Parts modales des déplacements un jour ouvrable scolaire.
Source : La Mobilité des Ménages en Brabant Wallon, GRT, janvier 2006



Gare de Namur. Source : ICEDD.



> Conseils de lecture

Jacques STAMBOULI, **Les territoires du tramway moderne : de la ligne à la ville durable**, Développement durable et territoire, Dossier 4, juin 2007. L'implantation de nouvelles lignes de tram peut-elle contribuer à l'émergence d'une ville durable ? Pour répondre à cette question, l'article part d'un modèle théorique insérant le système économique de transport dans trois environnements : environnement économique général, environnement social, environnement naturel. Une nouvelle ligne de tram correspond à une nouvelle offre dans le système de transport d'une aire urbaine. Le projet de ville durable a pour ambition de dépasser les effets potentiels du tram moderne.

Laurence LAMBERT, **Villages durables : comprendre les enjeux de la ruralité pour re(créer) des villages durables : pistes pour l'action locale**, Etopia, décembre 2008. Aujourd'hui en Région wallonne, on n'a jamais autant urbanisé. De nombreux signes montrent que les territoires jusqu'ici non urbanisés, dont les zones agricoles, font l'objet de convoitises et de spéculations auxquelles les communes rurales sont tentées de répondre... Zones d'activités économiques, secteur tertiaire, habitat, ... s'installent à la campagne. Difficile de résister à une pression urbanistique et de freiner une évolution qui apporte des recettes nécessaires au financement des services destinés aux nouveaux arrivants. Alors que faire ? Comment réduire la pression sur les ressources naturelles ? Les communes wallonnes rurales disposent de moyens limités, et le concept de développement durable doit encore faire son chemin. L'auteur part de l'exemple de la petite commune luxembourgeoise de Beckerich qui fait désormais figure de référence et de modèle de village durable.

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>

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>

> L'Agenda

Du réseau

- 28 avril 2009. Démarrage d'un cycle de formation de **Mobility manager**.
- Fin avril - début mai 2009. **Formation continuée des Conseillers en mobilité**. Les entrées d'agglomération.
- 19 juin 2009. **Rencontre annuelle des Conseillers en mobilité à Fleurus**.
- Automne 2009. Démarrage d'un nouveau cycle de formation de base des **Conseillers en mobilité**.

Infos : Brigitte Ernon, tél. : 081 77 31 32,
brigitte.ernon@spw.wallonie.be
Bernadette Gany, tél. : 081 77 30 99,
bernadette.gany@spw.wallonie.be

Hors réseau

En Belgique

- Formations Gamah
Le 11 mai 2009, « **Formation pratique** », boulevard du Nord 8 à Namur.
Infos : Bernadette Dave, Gamah
Tél. : 081 24 19 37, Fax : 081 24 19 50
bernadette.dave@gamah.be, <http://www.gamah.be>
- Du 12 au 15 mai 2009, Conférence Vélo-city : « **Recycling cities** », à Bruxelles.
Infos : info@velo-city2009.com, <http://www.velo-city2009.com>

A l'étranger

- Du 13 au 15 mai 2009, treizième conférence ECOMM : « **Cost/benefit and evaluation of Mobility Management** », à San Sebastian (Espagne).
Infos : <http://www.ecomm2009>

> Anniversaire

En 1999 se clôturait le premier cycle de formation de base des Conseillers en mobilité. Depuis lors, une vingtaine 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 !

