

# le CeMatelier

Notes méthodologiques

## Suivi du PCM

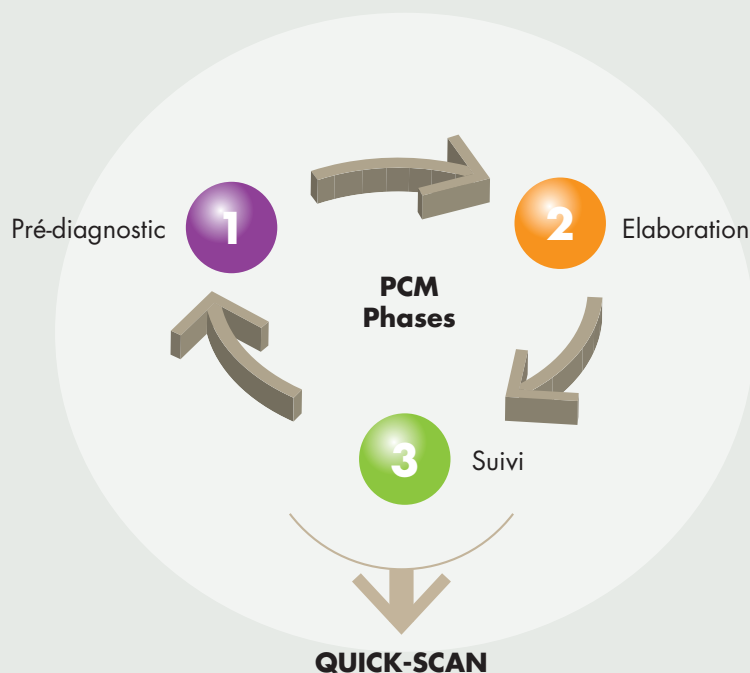
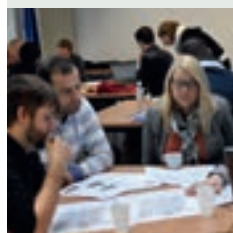
### Quelles pratiques ? Quelle méthodologie ?

Le suivi annuel du Plan communal de mobilité (PCM) constitue une obligation au sens du décret du 1<sup>er</sup> avril 2004 sur la mobilité et l'accessibilité locales. L'évaluation des Plans communaux de mobilité a conduit en 2011 à proposer une méthode appelée « quick scan » afin de faciliter cette tâche.

Toutefois, sur le terrain, il apparaît que des communes rencontrent des difficultés tant au niveau de l'élaboration du rapport d'évaluation que de l'organisation de la réunion de la commission de suivi.

L'atelier organisé en janvier dernier avait pour objectif de mettre les CeM en situation, sur base de quelques exercices correspondant à des étapes de la procédure – Elaboration de l'évaluation / Préparation de la réunion / Discussion en commission de suivi – afin de clarifier les obstacles et les questions posées au quotidien et de s'inscrire dans une méthodologie claire et efficace.

Pas de recette absolue, pas de miracle... mais un partage des pratiques de chacun et des pistes de travail pour une démarche plus efficace, plus opérationnelle, mieux structurée, plus consensuelle, plus collaborative : via les questions posées par les exercices et le partage des points de vue qui a émergé du travail en petits groupes, des mises en commun et des discussions.

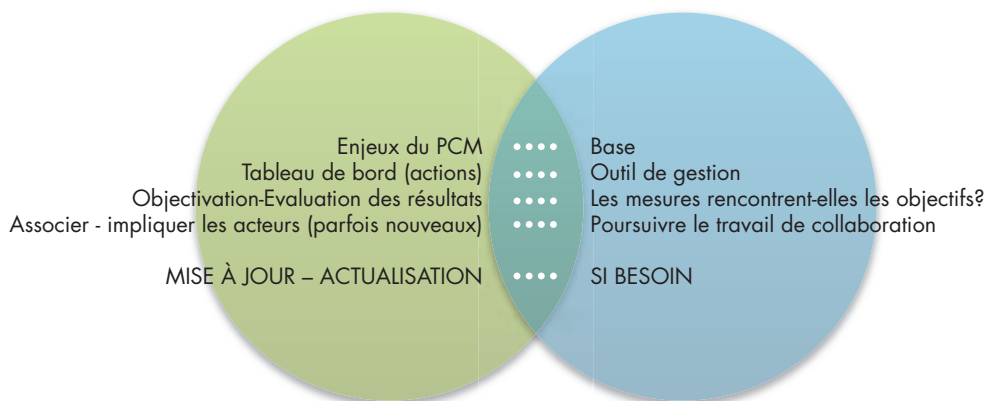


## POURQUOI UNE RÉUNION ANNUELLE DE SUIVI DU PCM ?

Le décret vise la création d'une commission de suivi (article 13) et l'évaluation des effets de la mise en œuvre des plans communaux (article 24<sup>1</sup>). Il indique que la commune élaborera un « rapport d'évaluation destiné à apprécier l'état d'avancement du plan communal de mobilité et les modifications éventuelles à y apporter (...) Le rapport d'évaluation analyse la situation de chaque mode de déplacement, du stationnement et de la sécurité routière au moins une fois sur l'espace de trois ans. »

L'utilité de cette démarche est incontestable. Car surveiller et suivre régulièrement, voire redresser son cap, est indispensable. La démarche doit assurer la cohérence des actions menées en regard des objectifs du PCM et de son plan (ou de sa liste) d'actions. La commune et son CeM doivent en être convaincus.

Toutefois, au-delà de cette réunion de suivi, de nombreux cas de figure existent en termes d'échanges entre acteurs autour de thématiques mobilité.



### ■ Pas ou peu de projets réalisés ou en cours : pas de réunion ?

À quelle fréquence organiser une réunion ? Un suivi annuel dans les « petites » communes: est-ce trop ? Est-ce inutile ? C'est discutable ! Cette position mérite en effet que l'on se pose d'autres questions. Si les résultats de l'année ne pèsent pas toujours très lourd en termes de réalisations, n'est-il pas, au contraire, opportun de réunir les acteurs concernés et de redynamiser la concertation et les collaborations autour du PCM, de les mettre autour de la table pour se réappropriier, voire s'approprier (nouveaux acteurs) le PCM, et l'adapter, le compléter si besoin ?

### ■ Maintenir des réunions bilatérales Direction des routes-commune / TEC-commune ... ?

Bien sûr ! Celles-ci gardent tout leur sens en cours d'année pour faire avancer les projets qui auront été arrêtés et consolidés au cours des réunions plénières, préciser et régler des problèmes de gestion quotidienne qui ne concernent pas tous les membres de la commission de suivi.

### ■ Et les commissions ?

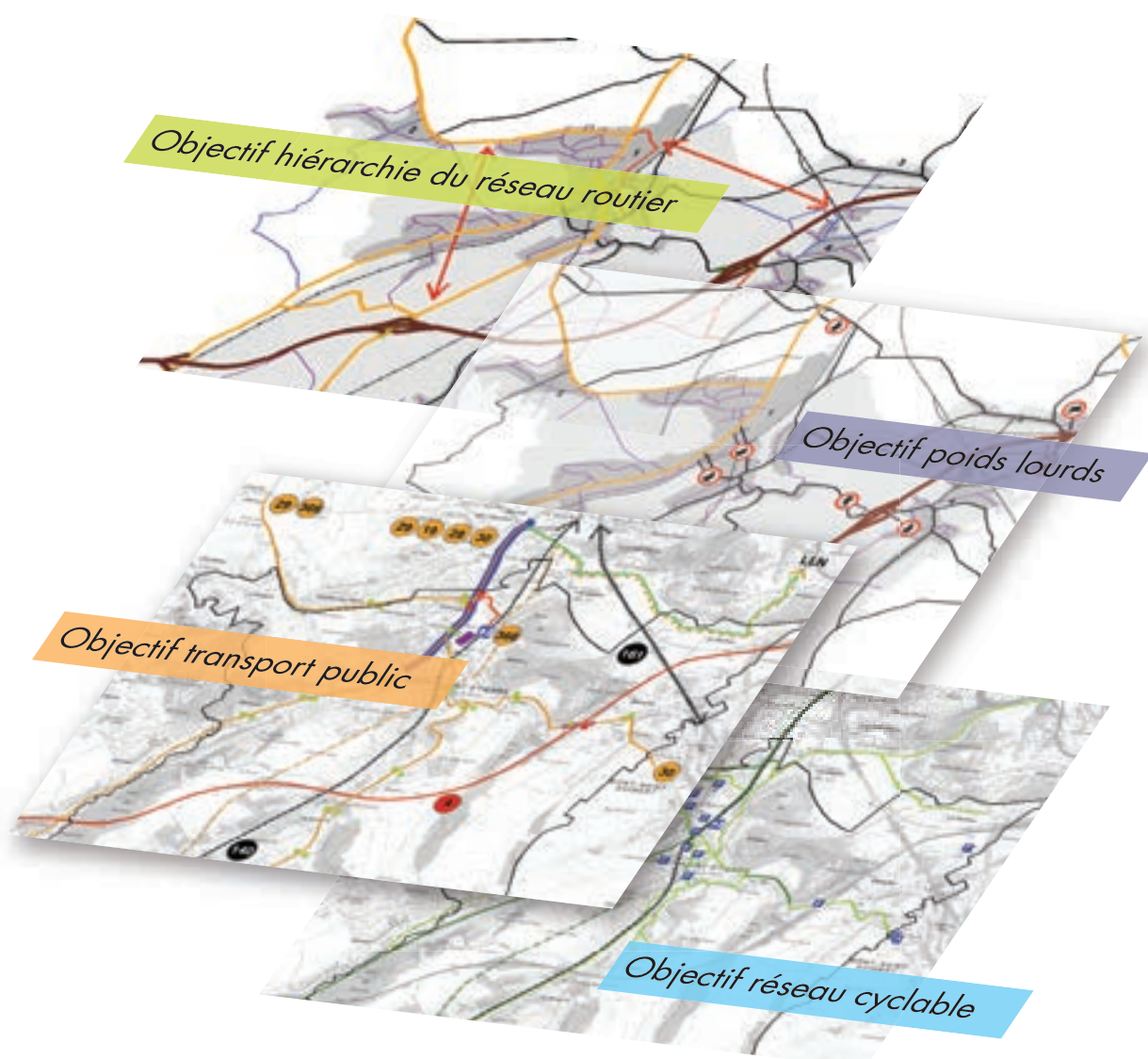
Certaines thématiques sont débattues dans des groupes spécialisés : commission de mobilité, de sécurité routière, vélo... Les cas de figure sont nombreux et diversifiés, la composition des commissions également. Il ne faut pas confondre ces commissions, qui peuvent être assimilées en quelque sorte à des groupes de travail, avec les réunions des commissions de suivi.

<sup>1</sup> Art. 24. §1er. Le collège des bourgmestre et échevins transmet annuellement au conseil communal, à la commission de suivi et à la commission consultative, ou, à défaut, à la commission locale de développement rural un rapport d'évaluation destiné à apprécier l'avancement du plan communal de mobilité et les modifications éventuelles à apporter au plan communal de mobilité. La commission consultative, ou, à défaut, la commission locale de développement rural, et la commission de suivi peuvent formuler au conseil communal toute suggestion qu'elles jugent utile à la lecture du rapport. §2. Le rapport d'évaluation analyse la situation de chaque mode de déplacement, du stationnement et de la sécurité routière au moins une fois sur l'espace de trois ans. Le public en est informé suivant les modes prévus à l'article 112 de la loi communale.

## LE « CAS D'ÉCOLE » : LE PCM DE COURT-SAINT-ETIENNE

L'atelier s'est construit en travaillant en petits groupes de quatre avec mises en commun et débriefing, en quatre étapes, sur base des résultats de chaque phase. Il s'est appuyé sur la prise de connaissance d'un PCM existant, et s'est déroulé autour d'actions fictives, imaginées, construites et motivées par chaque petit groupe qui a traité une problématique particulière du PCM.

- Préparation du comité de suivi du PCM
- Préparation du rapport d'activités
- Préparation de la réunion
- Tenue de la réunion



## 1. CLÉS POUR PRÉPARER LE RAPPORT

### DE QUELS DOCUMENTS A-T-ON BESOIN ?

	Les rapports du PCM
	Le rapport annuel et le PV de la réunion de suivi précédente
	Les autres PV de réunions mobilité et aménagement du territoire de l'année

### QUE FAUT-IL FAIRE ?

	Relire le PCM – Bien se remettre les objectifs généraux en mémoire, ne pas perdre de vue la vision globale !
	Checker la liste des actions prévues dans le PCM par la commune, le SPW, le TEC... et vérifier l'état d'avancement, pourquoi certaines actions ne sont pas réalisées. Des contacts bilatéraux sont généralement nécessaires
	Constituer une liste des actions et des projets importants réalisés hors PCM par la commune, le SPW, le TEC...
	Evaluer les actions et leur pertinence, vérifier si elles rencontrent les objectifs fixés
	Consulter – informer – dialoguer avec l'échevin concerné : consensus à trouver pour parler d'une seule voix !

### QUELS SUPPORTS ?

	Une petite carte avec quelques informations graphiques simples (flèches, traits de couleur...)
	Le Quick scan

### QUESTIONS À SE POSER ?

	Qu'en est-il du cap (des objectifs) ? Tient-on la route ?
	Les actions mises en place sont-elles pertinentes ? A-t-on procédé à une évaluation (comptage, enquête de satisfaction...) ?
	Le bilan de l'année est-il positif, plutôt moyen, négatif ?
	Quelles sont les actions à programmer ?
	Y a-t-il des éléments neufs de nature à modifier les objectifs et les actions prévues, voire à nécessiter une mise à jour ou une actualisation du PCM ?
	Faut-il revoir les objectifs et la vision ?
	Y a-t-il lieu de revoir, d'adapter ou d'actualiser le PCM ?
	Préparer un projet de plan de travail : pour l'année prochaine et à moyen terme : mesures générales et mesures par mode de déplacement

■ Communiquer

Comment présenter le bilan de l'année :

- une brève synthèse des grands enjeux en une page
- la grille du Quick scan constitue l'ossature

■ Consulter

Compléter la grille du Quick scan va certainement nécessiter de consulter les acteurs qui sont directement concernés par la mise en œuvre des mesures.

■ Évaluer

Par exemple : si la mise en zone 30 d'une rue ou d'un quartier constitue une action qui a été réalisée, celle-ci nécessite un petit comptage de vitesse avant – après. Il en est de même de la création d'effets de porte, de la modification de la gestion d'un carrefour. La réalisation d'opérations de brevet du cycliste dans les écoles s'accompagne aussi de quelques chiffres: pourcentage d'écoles participantes, nombre d'élèves concernés...

Quick scan partie 1

Mesure	Echéance d'origine	Terminée	Encours	Reportée (nouvelle échéance)	Supprimée	Commentaires en cas d'écart important
1. Réalisation d'une bande bus avec priorité au feu ...						
2. Aménagement du carrefour ...						
3. Mise en oeuvre d'une zone 30 ...						

Quick scan partie 2

Document	Instance	Date	Éléments neufs ou divergents par rapport au projet du PCM
Schéma de structure	Commune de ...	xx.xx.xx	Nouveaux lotissements, équipements,...
PCDR		xx.xx.xx	
SDER	RW	xx.xx.xx	
Schéma directeur cyclable	RW	xx.xx.xx	Itinéraire structurant x traversant la commune

Quick scan partie 3

Nouvel élément (projet, vision, réflexion, constats, tendances...)	Ce qui implique :			
	Simple mise à jour des échéances	Complément à ajouter	Révision de la thématique / du chapitre	Révision complète / transversale
A. DEVELOPPEMENT TERRITORIAL				
Mise en oeuvre d'une ZACC au moyen d'un RUE	X			



## 2. PRÉPARER LA RÉUNION DU COMITÉ DE SUIVI



### EN PRÉALABLE

Contacter le fonctionnaire responsable de sa commune au sein de la Direction de la Planification de la Mobilité (DO211) : choix de la date et liste des participants (nouveaux acteurs éventuels...)

Avec son échevin : choix de la date et discussion sur le rapport

### QUE FAUT-IL FAIRE ?

Rédiger l'ordre du jour.

Joindre le PV de la réunion précédente

Préparer la liste des participants

Envoyer un courrier ou un mail avec l'ordre du jour et le PV de la réunion précédente (pour mémoire) : au minimum 6 semaines à l'avance. Le Quick scan peut être transmis un peu plus tard.

Prévoir quelques contacts téléphoniques avec des interlocuteurs clés pour la réunion : participants utiles en termes de décision, de budget, de planification : préciser ce qu'on attend d'eux en réunion.

Finaliser le tableau de Quick scan

Préparer les autres documents nécessaires

Préparer le Power Point:

- D'où vient-on – où va-t-on ? (synthèse du PCM – 2 à 3 planches ?)
- Actions réalisées et non réalisées
- Actions futures
- Cartes
- Photos

**Prévoir une carte** qui permettra, à différents moments de la réunion, d'avoir une bonne vision du territoire communal, de se situer, et le cas échéant de mieux percevoir les liens entre les actions.

### ■ Le bon interlocuteur autour de la table

Chaque personne convoquée doit être concernée par la réunion de suivi. Il faut parfois s'assurer que la personne présente dispose de l'information et si possible du pouvoir de négociation. Comment éviter d'entendre ces réactions : « c'est mon collègue qui gère cette question » ? Le relais vers cette personne, parfois inévitable, est souvent source de perte de temps et d'information.

Lorsque l'intervention de certains participants n'est pas essentielle en regard des informations à communiquer et des décisions à prendre, il s'agit, au minimum, que la réunion de suivi soit l'occasion de générer une dynamique, une remise à niveau et la motivation nécessaires à la poursuite de la mise en œuvre du PCM.

Personne ne doit partir, au terme de la réunion, en pensant... qu'il est venu pour rien...

### 3. GÉRER LA RÉUNION

#### L'ordre du jour

1. Accueil par le bourgmestre ou l'échevin de la mobilité
2. Rapide tour de table de présentation des participants. Tous ne se connaissent pas. Il est fréquent que de nouveaux acteurs soient présents, remplacent un collègue qui a changé de service et découvrent le comité de suivi
3. Approbation du PV de la réunion précédente
4. Bref rappel des enjeux du PCM
5. Informations de la commune et d'autres acteurs par rapport à des éléments nouveaux
6. Liste des actions
7. Stratégie de mise en œuvre pour les prochains projets : qui ? quand ? comment ?

Au terme de la réunion et dans les 15 jours maximum après celle-ci, la commune élabore le PV, qu'elle transmet aux acteurs, présents et absents lors de la réunion de suivi.

Le PV est accompagné d'une grille reprenant l'ensemble des tâches discutées, programmées et à réaliser, les échéances et les personnes ou services ressources.

#### ■ Accord & Engagement

Etre attentif en réunion de comité de suivi à ne pas s'attarder sur des points qui intéresseront ou interagiront peu avec les participants, sauf s'ils sont nécessaires pour que chacun soit informé et comprenne les grands enjeux communaux.

#### ■ Gestion du temps.

Attention à l'ordre du jour : du contenu mais pas trop. Sélectionner attentivement les points qui nécessitent une information – discussion – négociation .  
Pas de marathon !

#### ■ Rôle des interventions

Chaque acteur doit bien tenir sa place, sans parti pris négatif, en se projetant aussi dans le futur. Éviter les phrases « il n'y a pas d'argent » mais au-delà de ce constat fréquent, chercher des solutions même temporaires, innovantes et concertées.

#### ■ Le PV

Déterminer à l'avance qui sera chargé de sa rédaction.



## LES PARTICIPANTS À LA RÉUNION : NI TROP... NI TROP PEU

La présence des acteurs repris ci-après est a priori nécessaire. Toutefois, des variantes sont possibles en fonction des contextes, de l'organisation des services des différentes institutions, des relations plus ou moins privilégiées entre certaines personnes de services proches...

En conséquence, plusieurs cas de figure existent.

La liste qui suit présente l'ensemble des acteurs concernés, et précise, via un court descriptif, leurs compétences, leur expertise... bref, le rôle qu'ils sont susceptibles de jouer au sein du comité de suivi du PCM en particulier, et de la mise en œuvre du PCM plus globalement.

### Le (ou les) CeM communaux



Le CeM est chargé du suivi de l'élaboration du PCM, puis de sa mise en œuvre, c'est-à-dire de la coordination générale des actions qui touchent à la mobilité, qui sont prévues dans le PCM ou sont apparues en dehors du PCM, et d'autres tâches en fonction de l'organisation communale. Il entretient des contacts étroits avec son échevin mais aussi avec l'ensemble des services concernés de près ou de plus loin par la problématique de la mobilité (travaux, aménagement du territoire, environnement, développement économique, enseignement...)



La gestion de la mobilité au sein de la commune touche à de nombreuses tâches : coordination, information, réalisation... Vu la transversalité de cette matière, les interactions avec plusieurs services communaux sont incontournables. La (ou les) « casquette(s) » du CeM peu(ven)t donc être très différente(s). Dans certaines communes, il n'y a qu'un CeM qui par ailleurs est susceptible de gérer aussi d'autres problématiques. Dans d'autres communes, le CeM est seul et se consacre exclusivement à cette fonction. Dans d'autres encore, ils sont plusieurs, et l'un d'entre eux est le CeM de référence.

Hormis les tâches qui touchent directement au suivi du PCM, de nombreuses tâches doivent encore être réalisées par le CeM: des avis mobilité doivent être rendus sur les projets qui touchent à l'aménagement du territoire, aux permis d'urbanisme, aux projets d'aménagements et d'infrastructures, au suivi des politiques de stationnement, et plus globalement à la pertinence et à la cohérence des actions. Différents types d'interventions sont attendus de la part de CeM, voire de non-CeM, afin de garantir une gestion cohérente de la mobilité communale.



### L'échevin de la mobilité

Il a, en accord avec le collège communal, le pouvoir de décision en matière de mobilité. Il est également en prise directe avec la population locale. Il « porte » le projet de PCM et sa mise en œuvre. Il a besoin de résultats concrets qui cadrent avec l'horizon politique (législature).



### Le bourgmestre

Responsable de l'ordre public et de la sécurité au sens large sur tout le territoire de la commune, le bourgmestre est en charge de la sécurité routière notamment, et est bien sûr concerné par tout ce qui touche à la commune pour laquelle il doit avoir une vision stratégique et viser une cohérence des actions. Il a parfois la mobilité parmi ses compétences.





### Les autres élus. Les autres techniciens communaux

En fonction des problématiques traitées, les échevins des travaux publics, de l'environnement, de l'aménagement du territoire, du développement économique, de l'enseignement, voire de la santé publique pourraient être concernés. Il en est de même d'autres techniciens communaux, qui ne sont pas nécessairement CeM : service travaux, urbanisme, environnement, affaires économiques, tourisme, enseignement, agence de développement local...



### La police locale

Chargée de l'ordre public et de la sécurité au sens large sur tout le territoire de la commune, elle est concernée en particulier par la sécurité routière. Par ailleurs, elle dispose d'une bonne connaissance du terrain. Son rôle est de veiller au respect du code de la route, de relever et de faire cesser les infractions (requis au niveau des contrôles de vitesse), elle intervient souvent pour les aménagements de voirie et la signalisation routière (règlement complémentaire de circulation routière – quoique cette tâche peut être réalisée par des services communaux), la sensibilisation à la sécurité routière (écoles, semaine de la mobilité...). Elle est susceptible de remettre des avis sur les projets au niveau de la sécurité et de la mobilité (aménagement de voiries essentiellement). Selon les cas, elle contrôle le stationnement.



### La Direction de la Planification de la Mobilité (SPW-DGO2)

Il s'agit de l'administration ressource pour la commune car elle cofinance et accompagne l'élaboration du PCM. Elle apporte aussi un support lors de sa mise en œuvre. Son rôle porte en particulier sur toutes les questions et les conseils qui touchent davantage à la coordination entre acteurs et aux ressources techniques éventuellement nécessaires. Dans le cadre de la mise en œuvre du PCM, elle se réfère en permanence au cap fixé et veille dans la mesure du possible, à aiguiller les communes vers les acteurs concernés lorsqu'il y a des changements de personnes. Il arrive toutefois que ce ne soit pas la même personne qui a suivi l'élaboration du PCM et qui accompagne sa mise en œuvre.



### La Direction territoriale des Routes et des Autoroutes (SPW-DGO1)

Elle est chargée de la gestion du réseau régional sur une province et donc en particulier sur le territoire de la commune : nouvelles infrastructures, aménagement des voiries, régulation des carrefours, signalisation (limites de vitesse et autres RCCR), planification des travaux... Eu égard aux enjeux de mobilité communaux, il s'agit d'un acteur clé dont l'implication est essentielle à l'avancement du projet PCM. Si l'ingénieur dirigeant joue un rôle clé au niveau des interventions sur les infrastructures, le chef de district est généralement le premier interlocuteur de la commune pour la gestion quotidienne du réseau régional et dispose d'une bonne connaissance du terrain : petites interventions sur le réseau, entretiens, marquages... Selon les comités de suivi, l'ingénieur dirigeant est présent, ou le chef de district, ou les deux.





### La Direction de la Sécurité des Infrastructures routières (SPW-DGO1)



Elle constitue la référence en matière de sécurité des infrastructures routières. Dans ce cadre, elle réalise des études de sécurité et conseille les gestionnaires (régionaux et communaux) en matière d'aménagements de sécurité et de signalisation. Elle réalise des audits de sécurité sur les voiries régionales (obligatoire) et peut en réaliser sur les voiries communales (facultatif). Il s'agit de s'assurer que la sécurité soit bien prise en compte à chaque stade de la procédure. Enfin, elle réalise également des inspections de sécurité d'itinéraires et de chantiers et des études spécifiques de régulation des carrefours à feux.

### La Direction des Déplacements doux et des Partenariats communaux (SPW-DGO1)



Ses compétences visent l'amélioration de la qualité et de l'accessibilité des infrastructures routières pour tous les usagers, et plus particulièrement pour les piétons, PMR et cyclistes, avec un partage équitable de l'espace public pour tous. Elle est chargée de la coordination de la mise en œuvre des politiques régionales en la matière, de l'élaboration de recommandations pour des aménagements de qualité, de la coordination, du développement, de la gestion et de l'entretien des infrastructures cyclo-piétonnes à l'échelle régionale (dont RAVeL). Elle conseille et accompagne aussi les acteurs concernés pour des aménagements partagés et adaptés pour les piétons et les cyclistes, à l'échelle locale, et est chargée de la coordination et de la gestion des projets de signalisation touristique et économique sur le réseau régional.

### La cellule ferroviaire (SPW-DGO2)



Elle veille à la cohérence de la politique ferroviaire avec la politique régionale en matière de transport et de mobilité

### La Direction territoriale de l'aménagement du territoire et la Direction de l'aménagement local (SPW-DGO4)



La direction territoriale apporte son éclairage en regard des projets immobiliers nouveaux ou en projets sur le territoire de la commune, voire sur les communes limitrophes et qui auront un impact sur la mobilité communale et sont susceptibles de mener à l'adaptation, voire l'actualisation du PCM.

La Direction de l'aménagement local veille à la cohérence du PCM et de sa mise en œuvre en regard des outils communaux d'aménagement et en particulier du schéma de structure communal s'il existe.

### Le Groupe TEC



Il est chargé de la gestion du réseau de transport en commun par la route : lignes (itinéraires, fréquence, horaires...) et arrêts (localisation). Il prend en charge les démarches nécessaires pour subsidier l'installation ou le renouvellement des abris voyageurs. Il est aussi directement concerné par toute modification et tout aménagement de la voirie sur ses itinéraires : type d'infrastructures (plateaux...), régime du carrefour (création d'un rond-point) : tant au niveau du chantier et de ses conséquences pour la circulation des bus, que de la conception (dimensionnelle) du projet qui fera l'objet d'un examen par le bureau d'études de la Direction technique du groupe.



### La SRWT

Elle étudie et réalise les infrastructures de transport en commun : création de bandes bus, priorités au feu, gares des bus aux gares SNCB, aménagement des arrêts, pose des abribus. Elle est directement concernée dès que des « facilités » de circulation peuvent être octroyées en faveur des bus. Les TEC jouent un rôle de relais entre la commune et la SRWT.

En fonction des contextes, le TEC est seul présent aux réunions de suivi et transmet toutes informations et questions utiles à la SRWT.



### Le Groupe SNCB

Il est concerné par les aménagements des gares et des points d'arrêt, les parkings voitures et les parkings vélos sur les terrains de la SNCB aux gares, les passages à niveau, les passages sous voie, les passerelles ...



### Le GRACQ

Sa bonne connaissance du terrain et des besoins du cycliste quotidien en fait un acteur fréquemment associé au suivi du volet cyclable du PCM et à sa mise en œuvre. Il est attentif aux modifications de l'infrastructure en général afin que celle-ci soit attractive et sécurisée pour les cyclistes. Il collabore en outre à des actions d'information et de sensibilisation à l'utilisation du vélo. Il arrive aussi qu'il s'implique dans des enquêtes de terrain (comptages, état des infrastructures, points noirs...) en collaboration avec la commune.

### ATINGO (anciennement GAMAH)

Il apporte son expertise en matière d'accessibilité pour les PMR. Il est attentif aux aménagements de l'infrastructure afin qu'ils soient accessibles, attractifs et parfaitement sécurisés pour les PMR.



### Autres...

Selon leur implication dans certaines thématiques, d'autres acteurs peuvent être sollicités. Il s'agit par exemple des provinces, des intercommunales, de centrales de mobilité ou de gros générateurs de trafic.



## BILAN DE L'ATELIER

Les évaluations par les participants insistent sur l'intérêt des échanges entre CeM, en particulier lors des exercices de mise en situation réalisés en petits groupes. Ceux-ci permettent à chacun de s'exprimer et génèrent de réelles discussions sur les succès et les difficultés, la manière de procéder, dans le contexte de la pratique quotidienne de chacun. Les profils étaient diversifiés, avec des CeM qui disposent d'une certaine expérience en la matière, et d'autres qui vont entamer la démarche. Le caractère ludique de certains exercices de la journée a accompagné un investissement important de chaque participant aux différentes étapes de l'atelier.

### BONNES PRATIQUES

Les références citées ci-après montrent des suivis de grande ampleur, nécessitant d'importants moyens, concernant la plupart du temps des grandes villes. Ils sont là à titre d'exemple, pour s'inspirer éventuellement de quelques éléments de la démarche, de présentation des projets, afin de mieux convaincre, de susciter une dynamique... Ces documents sont téléchargeables

Observatoire de la mobilité de lausanne, indicateurs de suivi de la mobilité lausannoise 2012.

Observatoire des déplacements de l'agglomération chambérienne, chambéry-metropole.fr, décembre 2010.

Indicateurs-clés du PCM de Jette.

Oscar 2011, Observatoire des déplacements sur Rouen, Elbeuf, Austreberthe, Cete Normandie Centre, 2012.

Le bilan des déplacements en 2011 à Paris, l'Observatoire des déplacements, Mairie de Paris.

Observatoire de la mobilité du Creusot Montceau-les-Mines.

### RÈGLEMENTATION / BIBLIOGRAPHIE

- Décret du 1er avril 2004 relatif à l'accessibilité et la mobilité locales (Moniteur belge du 13 mai 2004).
- Evaluation des Plans communaux de mobilité, ICEDD, Timenco et Trame pour le compte du SPW, 2011.
- Observatoire des plans de déplacements urbains. De la méthode aux indicateurs. Certu, Lyon, 2001.

### ORGANISATION DE L'ATELIER

François VANDERLINDEN, ICEDD

Françoise BRADFER, ICEDD

avec la collaboration de

Bernadette GANY, SPW – DGO2

Cet atelier, organisé pour 1 groupe de 20 participants, s'est déroulé le 12 janvier 2016 à Namur.

### NOTE MÉTHODOLOGIQUE

Françoise BRADFER - ICEDD

### COMITÉ DE LECTURE

Christiane CHERMANNE, SPW – DGO2

Brigitte ERNON, SPW-DGO2

Bernadette GANY, SPW – DGO2

Christine GUERIN, SPW – DGO2

### CONTACT

Réseau des conseillers en mobilité (CeM)

Bernadette Gany, coordinatrice, tél. : 081 77 30 99

Brigitte Ernon, tél. : 081 77 31 32

Fax : 081 77 38 22

SPW – Direction de la Planification de la Mobilité

reseau-cem@spw.wallonie.be - cem.mobilite.wallonie.be

Boulevard du Nord, 8, B-5000 Namur

reseau-cem@spw.wallonie.be - cem.mobilite.wallonie.be