

le Cemaphore

Bulletin d'information
sur la mobilité



La parole à ... Véronique BENOIT,
adjoite à la Direction commerciale et
Francis DESORBAIX, responsable
Dispatching trafic, TEC Hainaut

Au sommaire

LES SUJETS DU MOIS

- Changer les comportements en communiquant mieux
- Un tableau de bord pour évaluer le développement territorial de la Wallonie
 - Un bus à la demande en province de Luxembourg et une nouvelle ligne express pour relier Bastogne à Namur
- À Esneux, un rond-point pour sécuriser l'école de Montfort
 - Transporter en Europe, quels choix pour l'entreprise ?
 - Les Suisses prendront bientôt le train comme le métro

DU CÔTÉ DU CENTRE DE DOCUMENTATION

BILLET D'HUMOUR

L'AGENDA

Le Cemaphore est un élément dynamique du réseau des conseillers en mobilité. Il s'adresse à tous les acteurs de terrain concernés par la gestion de la mobilité, en particulier au niveau local. Au fil des numéros, il propose des informations portant sur les études, les outils, les projets, les actions développées, mais également sur la politique menée, les nouvelles réglementations, en Région wallonne ou ailleurs, et ce, à travers des articles, des compte-rendus, des brèves, des conseils de lecture et l'agenda des manifestations mobilité.

Bien que nos tâches soient assez différentes au sein de TEC Charleroi, nous sommes tous les deux CeM et oeuvrons, chacun à notre niveau, pour ne rien négliger en matière de mobilité dans le cadre de nos travaux, tant nous avons conscience de ses implications pour l'avenir.

Des problèmes liés à la mobilité, nous en rencontrons au quotidien, dans l'établissement des plans communaux de mobilité - les transports en commun font souvent les frais de mauvais aménagements pouvant diminuer fortement la vitesse commerciale, voire carrément d'"oubliés" - mais aussi lors de l'élaboration de plans de transport d'entreprise ou de la mise sur pied de parkings relais.

Une meilleure connaissance des acteurs locaux est indispensable, notre voyage d'études à Nantes nous a d'ailleurs permis de compléter notre liste de contacts.

S'il fut très enrichissant sur le plan humain, ce voyage nous a également apporté la preuve qu'il était possible d'appréhender la mobilité dans sa globalité, impliquant des changements multiples et synchronisés. À l'aube de l'extension du métro de Charleroi, nous nous devons tous d'être vigilants et de tirer, par exemple, les leçons de l'expérience de la ville de Nantes pour éviter les marches arrière souvent difficiles à négocier.

Véronique BENOIT
Tél. : 071 23 42 24
veronique.benoit@tec-wl.be

Francis DESORBAIX
Tél. : 071 23 41 40
francis.desorbaix@tec-wl.be



Changer les comportements en communiquant mieux

Changer les comportements en matière de mobilité n'est pas chose aisée. En effet, les campagnes de communication doivent tenter d'induire des changements tout en respectant la liberté des individus. Dans le cadre du projet européen "Tapestry", dont l'objectif est de développer des politiques de transport durable, différentes expériences ont été analysées par un groupe de chercheurs, afin d'identifier les éléments conduisant à la réussite ou à l'échec des campagnes de sensibilisation. Plusieurs questions animent ces recherches : Quelle forme doit prendre l'information ? À quel moment intervient-elle ? Qui sont les acteurs impliqués ? Quel est le public visé ?

Les contraintes physiques et les interdictions légales (comme le plan de décongestion du centre de Londres) peuvent bien évidemment apporter des résultats immédiats. À plus long terme, les changements induits doivent devenir habituels, voire instinctifs. Quel que soit le message à faire passer au cours de la campagne de communication, il faudra créer un partenariat entre les autorités locales, les commanditaires de la campagne et les spécialistes en communication.

Différents facteurs à prendre en compte

Les différentes recherches du projet "Tapestry" ont permis d'identifier une série de facteurs déterminants dans un processus de communication :

- Les messages doivent plutôt souligner les aspects positifs du transport durable. Les messages négatifs, autoritaires, du style "Ne polluez-pas votre environnement", sont à éviter ;
- Les objectifs de la campagne doivent être clairs et ciblés. Par exemple, il vaut mieux éviter d'associer des messages promotionnels (pour des campagnes sponsorisées) à ceux réellement visés par la campagne de sensibilisation ;
- La campagne doit être comprise par le public cible. Pour cela, il faut adapter son langage et avoir recours à différents supports de communication (affiches, desins, brochures, etc.) ;
- Le style (design) de la campagne doit refléter les besoins et attentes du public et impérativement être testé avant son lancement ;
- Mener une campagne de communication ne nécessite pas systématiquement de faire appel à une agence

(de communication, de publicité) mais requiert un responsable qui doit en assurer le contrôle ;

- Le relais de la campagne doit être assuré par différents canaux de communication (télévision, presse, radio, etc.) ;
- Il est impératif d'avoir un appui politique.

Des expériences à retenir

Parmi l'ensemble des campagnes de communication présentées sur le site de "Tapestry", deux ont particulièrement retenu notre attention.

5 A
Student Anders Månsson
Daily trip 2,4 km

	Modal choice				Modal choice			
Monday								
Tuesday								
Wednesday								
Thursday								
Friday								
Saturday								

	Modal choice				Modal choice			
Monday								
Tuesday								
Wednesday								
Thursday								
Friday								
Saturday								

VUE – City of Gävle (Sweden) School Campaign : the pupils' travel diary
SOURCE – www.eu-tapestry.org

À la ville ...

Une campagne a été menée à Gävle en Suède afin d'augmenter l'utilisation du vélo et de réduire l'autosolisme. Gävle est une des premières villes de Suède à avoir voulu convaincre les gens de faire davantage de vélo. Une des raisons de cette campagne de promotion est liée à la qualité du réseau cyclable de la ville (réseau de près de 200 km). Les résultats sont encourageants puisqu'en 2000, environ 51% des déplacements étaient effectués par des modes de transport alternatifs.

Cette opération vise les écoles. Les partenaires (autorités locales, écoles, parents, responsables en communication) espèrent atteindre de meilleurs résultats encore puisqu'ils fixent comme objectif une réduction supplémentaire de 10% de l'utilisation de la voiture pour 2005.

Une des clés de la réussite de cette campagne réside dans le fait que les responsables de celle-ci ont cherché à motiver les enseignants avant d'engager les autres partenaires dans l'opération. Les enseignants étaient en quelque sorte formés et sensibilisés eux-mêmes au moyen de visites de terrain et de matériel gratuit mis à leur disposition (casques pour cyclistes, t-shirts).

La campagne a été mise en œuvre en s'appuyant sur différents outils, selon un timing bien établi. Supports visuels et écrits ont été utilisés, incluant :

- une grande carte de l'Europe, mettant en scène différents modes de transport respectueux de l'environnement pour voyager. Une lettre fut ensuite adressée aux parents leur expliquant la raison de l'élaboration de cette carte et les informant de la participation à un concours européen ;
- des agendas de voyage pour les enfants, qui leur permettent de noter chaque jour et pendant deux mois le mode de locomotion prévu la veille et utilisé le jour même. De cette façon, les enfants apprennent à estimer la distance et le temps nécessaires pour se rendre à l'école en fonction de différents modes de transport.

Une série de réunions a été programmée avec l'administration scolaire et les enseignants puis plus tard avec les parents pour coordonner la démarche entreprise.

D'autres intervenants extérieurs ont également participé au projet. Un expert en sécurité routière a répondu aux différentes questions des élèves concernant l'utilisation du casque de vélo et le comportement à adopter lorsqu'on roule à vélo. Un responsable chargé de la mise en œuvre de l'Agenda 21 local (développement durable) a visité chaque classe pour discuter de différents sujets environnementaux (réchauffement climatique, qualité de l'air, etc.). Afin d'encourager le vélo et la marche, une infirmière spécialisée dans les maladies infantiles a parlé du lien entre l'exercice physique et la concentration cérébrale des enfants, ainsi que des problèmes de surcharge pondérale. La campagne a duré une dizaine de mois et s'est terminée avant les vacances de Noël par la visite d'une célèbre équipe suédoise de hockey dans chaque classe, pour encourager les élèves à faire de l'exercice physique.

... comme à la campagne

Le deuxième exemple permet d'aborder les mesures destinées à promouvoir le transport public dans un contexte rural. Une dizaine de villages satellites de plusieurs villes anglaises connaissaient une baisse de fréquentation de leurs lignes de bus. L'idée qui sous-tend ce projet est de combiner une approche interactive à la campagne de promotion. Cette démarche implique que les habitants des villages soient au cœur de l'action, puisqu'ils doivent élaborer et mettre en œuvre eux-mêmes la campagne de sensibilisation.

Le déroulement de celle-ci s'est fait en deux temps :

- un premier groupe constitué des habitants des localités concernées a été créé de façon à prendre des renseignements sur les différents modes de transport, de communication et à proposer des projets de campagne ;
- le second groupe, composé d'habitants, de responsables de la campagne et d'autorités administratives était chargé de sélectionner les projets et d'en étudier la faisabilité.

Finalement, il a été décidé de réaliser une brochure d'information, des posters et d'adapter les fiches d'horaires des bus au public visé : personnes âgées et adolescents. La brochure a été distribuée aux villageois afin de les informer des destinations accessibles en bus. Les posters destinés à promouvoir les transports publics ont été conçus sur un ton humoristique : un des posters montrait l'accessibilité aux différents "pubs" locaux en bus en reprenant comme slogan "Dégustez la bière anglaise en cours de route".

L'évaluation de cette campagne de sensibilisation a révélé que cette dernière a été bien appréciée du public et qu'elle a permis de relever certains manques en ce qui concerne les alternatives à la voiture. La prochaine étape consistera à intégrer ces éléments dans les programmes politiques et d'investissement public.

D'autres études de cas

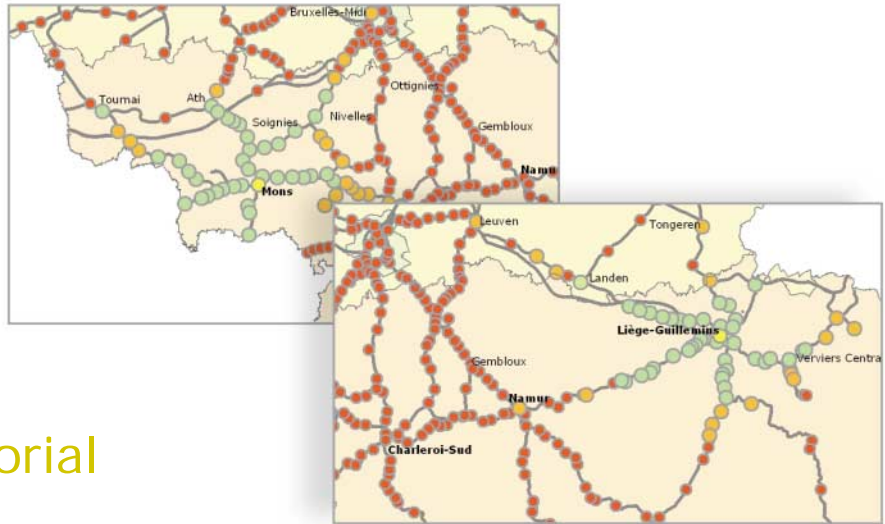
De multiples exemples de campagnes de communication sont repris sur le site "Tapestry" <http://www.eu-tapestry.org>. Ces études de cas abordent de nombreux sujets relatifs à l'intermodalité, au transfert modal ou encore à la santé et à l'environnement.





SOURCE – CPDT, TBDT 2003

VUE – Extraits de carte : " Temps de parcours en train vers les gares de Mons et Liège-Guillemins "



Un tableau de bord pour évaluer le développement territorial de la Wallonie

La Conférence Permanente du Développement Territorial (CPDT), instituée en 1998 par le Gouvernement wallon, réunit trois centres de recherche (le CREAT-UCL, le GUIDE-ULB et le LEPUR-ULg & FUSAGx) autour des enjeux, de l'analyse et de l'évaluation du développement territorial. Ce vaste domaine de recherche englobe l'ensemble des disciplines ayant une implication spatiale : l'aménagement du territoire bien sûr, mais aussi l'environnement, l'agriculture, l'économie, le logement, le patrimoine, la mobilité ...

Récemment sorti de presse, le tableau de bord du développement territorial (TBDT) ⁽¹⁾ propose une série d'indicateurs qui dressent un état de la situation en Wallonie, évaluent en amont les obstacles au développement territorial de la Région, et en aval les résultats des politiques mises en place pour le favoriser. Le TBDT comporte actuellement quatre chapitres. Ils sont dédiés aux besoins de la population en logement, soins de santé, éducation ..., à l'emploi et à la cohésion sociale et économique, au patrimoine bâti et à l'environnement ainsi qu'à la mobilité.

Intitulé " Améliorer l'accessibilité du territoire wallon et gérer la mobilité ", ce chapitre développe des indicateurs qui s'intéressent, tantôt dans une perspective régionale, tantôt à l'échelle des communes voire même des zones du plan de secteur :

- aux améliorations des différents réseaux de transport nécessaires pour renforcer la position géostratégique qu'occupe la Wallonie au sein de l'Europe dans le cadre de la nouvelle économie des transports ;
- à l'évolution du recours aux différents modes de transport des biens et des personnes ;
- à l'offre multimodale d'accès aux grandes agglomérations wallonnes et, à l'échelle du zonage du sol, à l'accessibilité des zones d'activités économiques ;

- et enfin à l'évolution de l'implication des communes dans un plan de mobilité.

À titre d'exemple, en ce qui concerne la mobilité des personnes et l'enjeu de report vers des modes de transport collectif, l'un de ces indicateurs se penche sur le nombre de gares belges permettant de joindre quotidiennement les quatre principales villes de Wallonie en 45 minutes ou moins, correspondances comprises. Un second indicateur détermine ensuite le nombre de personnes habitant dans un rayon de 1 500 mètres autour de ces gares (distance pouvant raisonnablement être parcourue à pied ou à vélo), pour aboutir au constat qu'environ 1,5 million de personnes disposent de cette opportunité. Ces indicateurs invitent à établir des plans d'occupation du sol dans les quartiers des gares et à réfléchir au type d'activités à y implanter pour favoriser le recours au train pour les trajets domicile-travail.

Cette première version est évidemment appelée à se développer et à acquérir de la maturité, pour devenir un véritable outil d'évaluation de la mise en œuvre du Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) adopté par le Gouvernement wallon en 1999.

La prochaine édition du tableau de bord, devrait paraître d'ici deux ans. Elle se penchera également sur les mesures d'aménagement du territoire permettant de réduire la longueur et le nombre de déplacements en voiture particulière : augmentation de la densité d'urbanisation et rapprochement les unes des autres des activités complémentaires (logements, bureaux, commerces, services publics ...).

Pascale Corten-Gualtieri
Dr Sc, Chargée de recherches
Centre d'Etudes en Aménagement du Territoire de l'UCL
Tél. : 010 47 21 33
corten@urba.ucl.ac.be

(1) En pratique : Le TBDT est téléchargeable à l'adresse internet suivante : <http://cpdt.wallonie.be/>, dans la rubrique " Publications ". Il peut être commandé par téléphone (081 33 24 25), par fax (081 33 23 82) ou par e-mail (p.molina@mrw.wallonie.be)

Un bus à la demande en province de Luxembourg et une nouvelle ligne " Express " pour relier Bastogne à Namur

Pour mieux répondre à la demande d'usagers potentiels et offrir un service ciblé, le TEC Namur-Luxembourg propose, depuis le 1^{er} septembre dernier, deux nouveaux services.

Les caractéristiques rurales de la province de Luxembourg nécessitant un transport en commun adapté aux besoins, une formule originale de desserte publique des 215 villages qui composent les entités de Bastogne, Bertogne, Sainte-Ode, Libramont, Fauvillers, Habay, Léglise, Martelange, Vaux-sur-Sûre, et accessoirement Neufchâteau vient d'être mise sur pied : le " TELBUS ". Il s'agit d'un bus à la demande, organisé sur base de diverses zones de ramassage et permettant des déplacements souples et personnalisés.

La formule est simple. Il suffit de téléphoner et un bus se rendra à proximité du domicile de l'usager. Son horaire et son itinéraire sont organisés en regroupant les demandes individuelles de transport. Au fur et à mesure des appels, l'opérateur qui gère les réservations au central téléphonique du TEC compose le trajet et prend arrangement avec les clients. Cette façon de faire garantit un service rapide et efficace. La desserte est organisée sur base de secteurs de déplacements et est assurée avec sept minibus de 32 places : un modèle choisi pour sa maniabilité et sa fiabilité, dont le plancher surbaissé garantit une accessibilité maximale.

Une nouvelle ligne rapide (n° 88) vient d'être créée entre Bastogne et Namur. Elle propose trois parcours par jour dans chaque sens, les jours ouvrables de la semaine, et ce, y compris durant les vacances scolaires. Les horaires visent principalement les navetteurs et les étudiants, mais ils permettent aussi des déplacements dans un but de loisir ou de visite. Avec d'excellentes conditions de confort : conditionnement d'air et éclairage réglables individuellement, soute à bagage ... les voyages sont de tout repos !

L'itinéraire emprunte la nationale 4 sur l'essentiel du parcours, effectuant l'un ou l'autre crochet pour prendre en charge les usagers là où des conditions de sécurité l'exigent. Outre les points de terminus qu'il joint en quarante-cinq minutes, le bus express dessert six arrêts. La plupart de ceux-ci permettent un stationnement aisé et ainsi la collecte des habitants de villages environnants, peu desservis par les transports en commun. Le TEC suit de près la fréquentation de cette nouvelle ligne, et à l'heure actuelle on peut déjà conclure à un franc succès !

Contact :
TEC Namur-Luxembourg
Tél. : 081 25 35 55 (Namur) ou 061 53 10 00 (Libramont)
www.infotec.be



SOURCE – TEC Namur-Luxembourg
VUES – Une nouvelle ligne rapide (n°88) assure la liaison entre Bastogne et Namur et inauguration du " TELBUS " (bus à la demande) en province de Luxembourg



À Esneux, un rond-point pour sécuriser l'école de Montfort

La ligne spéciale 378 du TEC Liège-Verviers a été créée en septembre 1990 dans le cadre de la rationalisation des transports scolaires. Il s'agit d'une ligne publique, accessible à tous, mais dont les horaires sont limités au début et à la fin des cours.

L'école de Montfort se situe en bordure du "Chera de la Gombe". Très étroit et pentu, celui-ci ne permet quasiment pas d'effectuer de demi-tour, même en voiture. Pour un bus c'est donc carrément mission impossible ! Ainsi, depuis plus de dix ans, le bus 378 effectuait la seule manœuvre possible pour quitter l'école et poursuivre son chemin : une marche arrière dans la cour de l'école de Montfort, mettant ainsi en danger les enfants courant sur le site sous le regard inquiet du chauffeur et des enseignants.

Suite à un premier contact pris en 2001, un avant-projet a été proposé par la commune au TEC Liège-Verviers et, fin 2002, la Société Régionale Wallonne du Transport (SRWT) acceptait de prendre en charge totalement le coût de l'aménagement de la zone de demi-tour pour le bus. C'est ainsi qu'une convention a été signée entre la commune et la SRWT en juin 2003.

Restaient à trouver les moyens financiers pour aménager les abords de cette aire de demi-tour. Outre l'espace prévu pour le demi-tour du bus et les trottoirs (subside SRWT), il fallait placer une clôture et une barrière pour fermer la cour de l'école, aménager la voirie délimitant la zone et créer des places de parking. Des plantations, des poubelles et une signalisation adéquate (payées sur fonds propres) complétèrent l'ensemble. Une demande de subsides a été rentrée en décembre 2002 dans le cadre du Plan Zen.

En juillet 2003, la bonne nouvelle tombe enfin : le ministre accepte de nous réserver une somme forfaitaire suffisante pour la sécurisation des abords. Fin 2003, le marché public est attribué et les travaux peuvent enfin commencer début 2004.

Le bilan de cette réalisation est dans l'ensemble très positif à différents niveaux :

- les enfants ne sont plus mis en danger par les manœuvres du bus, leurs parents sont donc rassurés ;
- la direction de l'école et les enseignants voient leur surveillance allégée (surtout lors de la sortie des classes du mercredi midi où, au risque engendré par le bus, il fallait ajouter le problème des voitures des parents. On peut parler de stationnement anarchique mais il était difficile de faire autrement, vu la situation de l'école. Actuellement, l'Echevine de l'enseignement étudie la possibilité d'occuper un terrain situé de l'autre côté de la voirie, face à l'école, comme parking ;
- le chauffeur de bus ne se met plus en défaut par rapport au règlement de sa société qui déconseille (voire interdit) la marche arrière ;
- la Commune d'Esneux a obtenu 100 % de subsides pour cette belle réalisation (coût total : 70 000 €).

Un bel exemple du rôle du CeM : simplement établir les connexions nécessaires pour qu'un projet aboutisse même (ou surtout) si certains disent que ce n'est pas possible d'y arriver !

Bernadette Babilone
CeM de la commune d'Esneux
Tél. : 04 380 94 10
bernadette.babilone@publilink.be



VUES – (1) Situation avant travaux. La haie a été supprimée pour permettre de libérer l'espace nécessaire aux travaux. (2) Au même endroit, la création de places de parking en aval de l'école. (3) Réalisation de l'aire de demi-tour pour le bus et les voitures, de trottoirs et installation d'une barrière devant la cour de l'école.

Transporter en Europe : quels choix pour l'entreprise ?

Ce vendredi 1^{er} octobre 2004, la cellule mobilité de l'Union Wallonne des Entreprises a organisé un colloque sur le thème : "Transporter en Europe, quels choix pour l'entreprise ?". Le but était notamment de voir de quelle manière la Wallonie s'inscrit dans l'Europe du transport et comment les entreprises wallonnes parviennent à se retrouver dans la complexité des règles, des acteurs et de l'offre de transport européen.

Quel est le constat ? La Wallonie a besoin d'entreprises. Pour fonctionner, celles-ci ont recours au transport : approvisionnement et distribution. Autrement dit, la Wallonie a besoin d'infrastructures et de services de transport et de logistique de qualité.

De nombreux exemples de collaborations performantes sont à relever dans les entreprises qui transportent hors de nos frontières, et ce, pour chaque mode de transport terrestre (route, rail, voie d'eau) et dans le cas de transports intermodaux. Toutefois, des difficultés subsistent, il suffit de citer par exemple l'extrême diversité des réglementations nationales (masse maximale autorisée pour les poids lourds par exemple) qui pose de réels problèmes au quotidien.

Face à cela, les entreprises ont adressé quelques messages à la Région wallonne, à l'Etat fédéral et à Commission européenne. À cette dernière, les chargeurs ont fait part de l'importance de se doter dans les meilleurs délais d'un cadre favorable et harmonisé au niveau européen (interopérabilité des réseaux nationaux entre eux, infrastructure, exploitation, accès, administration, libéralisation effective au niveau européen, organes de contrôle indépendants, etc.) ainsi que d'infrastructures, de modes de transport et de services de qualité.

Le compte rendu intégral est disponible sur le site Internet de l'UWE.

Cellule mobilité de l'UWE
Tél. : 010 48 94 08
mobillite@uwe.be
<http://www.uwe.be/mobillite>



Les Suisses prendront bientôt le train comme le métro

En décembre prochain, le transport ferroviaire suisse va connaître une transformation fondamentale, puisqu'il fonctionnera dorénavant comme un métro.

Une fréquence élevée de liaison entre les grandes villes (tous les quart d'heures en moyenne à l'heure de pointe et toutes les demi-heures en dehors de celles-ci), quelques minutes de correspondance, des horaires simplifiés et bien sûr une augmentation du nombre de trains, vont permettre cette petite révolution et conduire le transport ferré des personnes à une vitesse encore supérieure ! Aujourd'hui déjà, avec 2077 km parcourus par habitant et par an, les Suisses sont déjà champions du monde du voyage en train.

Concrètement, c'est autour de quatre grandes villes du pays (Berne, Lausanne, Lucerne et Zurich) que va s'articuler tout un réseau synchronisé de trains omnibus, de bateaux trans-lacs et d'autocars postaux, véritable institution helvétique qui permet de desservir les villages les plus reculés du pays, même en haute altitude.

Ce projet ambitieux, en gestation depuis vingt ans, s'est bien sûr accompagné d'une modernisation du réseau ferroviaire. Il nécessitera une mécanique de précision afin d'assurer au quotidien le respect rigoureux des horaires et de faire face aux mouvements de foule générés par l'arrivée et le départ simultanés de nombreux trains !



Un nouveau service : les fiches-expériences

Le site Internet du centre de documentation offre de nombreux services (catalogue en ligne, prêt de documents, etc.). Parmi ceux-ci, nous souhaitons aujourd'hui en mettre un plus particulièrement en évidence : les fiches-expériences.

En une seule page, ces fiches présentent un cas pratique et concret d'une expérience intéressante menée dans une commune wallonne ou ailleurs, et dont toute personne active dans le domaine de la mobilité pourrait s'inspirer. On y trouve tant un résumé de l'expérience en question, que les objectifs et le contexte qui y ont mené, les résultats obtenus, et bien sûr les coordonnées des partenaires responsables ou contacts.

Il est également possible de proposer sa propre expérience, en remplissant simplement le formulaire prévu à cet effet qui est ensuite transmis aux gestionnaires du réseau des CeM pour validation.

Pour les personnes n'ayant pas accès à Internet, il leur est bien sûr loisible de nous contacter pour recevoir la liste des expériences déjà référencées ou la fiche complète d'une expérience qui les intéresserait plus particulièrement.

Les fiches-expériences sont sur le site du centre de documentation et téléchargeables à l'adresse : <http://documentation.mobilite.wallonie.be>, rubrique "Publications", dossier "Expériences".

Nous en profitons pour vous rappeler que nous sommes toujours à votre disposition pour toute demande de recherche documentaire. N'hésitez donc pas à faire appel à nous !

Delphine Rossomme et Brigitte Ernon – Gestionnaires
Centre de documentation et de diffusion en mobilité
Tél. : 081 77 31 25 – 081 77 31 32
centre-doc-mobilite@met.wallonie.be
<http://documentation.mobilite.wallonie.be>

Billet d'humour

VUE – Le chef de la police au chef des travaux : "Mais sacré bon sang de bon soir Robert !!!
À l'embauche, quand il t'as dit peintre d'inspiration COBRA c'était quand même pas compliqué de lui demander ce que ça pouvait bien vouloir dire ?
Parce que là maintenant, comme tu me vois, je sais plus quoi faire moi... Tu comprends ça Robert !



mobilité en wallonie
direction générale des transports

L'AGENDA

Hors réseau

En Belgique

- Le 7 décembre 2004 : Rencontre de la mobilité : " les partenariats communes – sociétés de transport en commun ", de 8H30 à 14H00, à Namur-Expo, avenue S. Vrithoff 2 à 5000 Namur
Infos : Service formation de l'UVCW
Tél. : 081 24 06 39
formation@uvcw.be
- Le 8 décembre 2004 : formation sur la prise en compte des personnes à mobilité réduite dans l'aménagement des espaces verts, de 9H30 à 12H30
Formation Pédibus, CAMET, boulevard du Nord 8 à 5000 Namur
Infos : Service Pédibus
Tél. : 081 24 19 37
contact@gamah.be

À l'étranger

- Les 2 et 3 décembre 2004, 19ème conférence annuelle POLIS, "Citizens first : The impact of transport on local society, optimising costs and financial resources", à Gênes (Italie)
Infos : shoadley@polis-online.org
www.polis-online.org
- Les 26 et 27 janvier 2005, Congrès International de l'ATEC 2005, "Mobilité durable: aménagements, infrastructures, équipements et services", à Issy-les-Moulineaux (France)
Infos : ATEC
Tél. : +33 1 45 24 71 02, Fax : +33 1 45 24 09 94
atec-its@wanadoo.fr
www.itsfrance.net
- Du 31 mai au 3 juin 2005, Velo-city 2005 : "Delivering the vision", à Dublin (Irlande)
Infos :
Tél. : +351 1 231 28 00, Fax : +351 1 231 28 99
info@velo-city2005.com
www.velo-city2005.com

Visitez l'agenda du site web des CeM pour découvrir d'autres activités :
<http://cem.mobilite.wallonie.be>

Votre commune ou votre institution organise un colloque, une rencontre, une activité en lien avec la mobilité, transmettez-nous les modalités pratiques et nous les glisserons dans cet agenda.

Si vous souhaitez proposer un article, merci de nous l'envoyer pour le premier jour du mois qui précède celui de la publication.

Si vous n'êtes pas CeM et que vous souhaitez recevoir le Cemaphore, veuillez transmettre vos coordonnées à Bernadette Gany, coordinatrice du réseau, tél : 081 77 30 99
Personnes de contact :

Brigitte Ernon, tél : 081 77 31 32,
Muriel Mandiau, tél : 081 77 31 23
Fax : 081 77 38 22

MET-D311 – Direction des Etudes et de la Programmation
Boulevard du Nord, 8, B-5000 Namur
reseau-cem@met.wallonie.be
<http://cem.mobilite.wallonie.be>