

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

- > La parole à ... Jocelyne Fauchet
- > Voyage des CeM. Quelle politique de mobilité chez nos voisins du Nord ?
- > Semaine de la mobilité 2006
Le bilan
- > Bus. Une nouvelle ligne pour le zoning de Nivelles Sud
- > Réglementation. Le point sur les zones 30 abords d'écoles
- > Formation CeM. Nouvelle formule. Nouveau programme
- > Mobilité en chiffres. Les coûts indirects du transport de marchandises

> **sommaire**

Jocelyne FAUCHET, conseillère en aménagement du territoire et CeM de la commune de Berloz

Les « casquettes » du CeM sont multiples et mouvantes, chaque conseiller le sait. Dans ma « petite » commune rurale, les responsables ont décidé de se doter d'un « CeM, CAT, CSS », architecte à ses heures (et toujours en mouvement !). Ces fonctions sont complémentaires et finalement, à l'échelle de notre commune, permettent de rassembler ces matières transversales dans le même service ! Les aménagements d'une rue renforcent aussi son identité, comme l'harmonie architecturale y renforcera le sentiment de bien-être, et les déplacements sécurisés le plaisir d'y vivre en harmonie avec ses voisins.

Notre commune ne dispose pas d'un plan de mobilité car les problèmes de « déplacement » proprement dits sont relativement simples et ponctuels : gestion du stationnement dans la rue de l'école, partage de l'espace public au passage de carrefours fréquentés, insécurité routière à certains endroits fantaisistes de nos anciens chemins de campagne ...

Ces questions peuvent être cernées grâce aux outils acquis lors de notre formation de base (toujours prévois son petit survol en hélicoptère), aux experts interrogés, aux séances (parfois mouvementées) de consultation de la population ..., afin de permettre pour chaque situation de proposer au Collège les options les plus adéquates.

Les grands défis de mobilité pour une commune comme la nôtre seraient plutôt la création de « synergies » avec les communes voisines, principalement en matière de gestion du trafic de transit, développement de liaisons « douces » entre villages, covoiturage vers les gares et autoroutes ... Mais ce n'est pas encore à l'ordre du jour.

Concilier l'aménagement du territoire avec la mobilité, le respect de l'environnement avec l'urbanisation, et la qualité architecturale avec la sécurité routière amène à d'autres questions :

- peut-on adapter tout un réseau de voiries au bénéfice d'un seul véhicule agricole de gabarit exceptionnel, qui n'a que cette possibilité d'accéder aux terrains exploités ?
- faut-il installer une chicane chaque fois qu'un habitant se plaint de la vitesse excessive des véhicules des autres habitants de son quartier, est-ce vraiment la meilleure solution ?
- comment faire comprendre que « la liberté d'aller où je veux quand je veux comme je veux » est maintenant confrontée au simple droit de respirer ?
- comment convaincre, motiver, faire bouger les mentalités et maintenir ce fragile équilibre entre intérêt particulier et intérêt commun ?

C'est ce qui m'entraîne à poursuivre mes formations, où les informations reçues dans chaque domaine s'entrecroisent, se complètent, s'enrichissent d'exemples, d'échanges et des expériences des autres. Pour convaincre, il faut savoir communiquer, pour éduquer, il faut montrer l'exemple. Alors marchons, prenons le bus, covoiturons, roulons courtois ... pour un CeM, cela va de soi ... sinon nous finirons prématurément immobiles.

Contact : Jocelyne FAUCHET
Tél. : 019 33 99 98
jocelyne.fauchet@publink.be





Quelques exemples des manifestations proposées dans le cadre de la « Semaine de la mobilité 2006 » : « Les petits-déjeuners de la mobilité », « La Wallonie à vélo ». Source : MET-D311.

> Semaine de la mobilité 2006

Le bilan

Un nouveau concept a vu le jour lors de cette septième édition de la Semaine de la mobilité : le « Passeport Mobilité ». L'objectif principal de ce nouvel outil était de permettre à tout citoyen wallon de tester, pendant une semaine, d'autres moyens de déplacement que la voiture particulière.

Ce passeport contenait 150 € d'avantages répartis sur un ensemble de 27 services fédéraux, régionaux et communaux. Bien sûr, chaque wallon n'allait pas pouvoir bénéficier de l'ensemble des avantages et profiter de tous les services offerts. Les habitudes et les modes de vie font que l'un est intéressé par l'utilisation des transports en commun, lorsque l'autre souhaite tester le système de covoiturage.

L'heure est actuellement au décompte et l'on peut déjà annoncer le nombre approximatif de 15 000 passeports distribués.

Franc succès au vu des résultats de l'action menée par le TEC, qui offrait une semaine de bus gratuite à tous les nouveaux utilisateurs qui en faisaient la demande. Ainsi, 2 000 titres de transport ont été délivrés et 10% d'entre eux ont été convertis en abonnements mensuels ou annuels. Le bilan de l'action SNCB est quant à lui plus mitigé si l'on en croit le nombre de déçus. L'avantage était certes attrayant mais l'offre insuffisante puisque limitée aux 500 premiers demandeurs du Passeport. Trois jours ont suffi à les écouler alors que le Passeport pouvait être demandé durant un mois. Quant aux avantages locaux, force est de constater qu'à ce stade, la Wallonie offre encore trop peu d'alternatives à la voiture particulière. C'est un des enseignements à tirer de cette édition de la Semaine de la mobilité : il y a du pain sur la planche... Par ailleurs, des initiatives, projets, services gratuits mériteraient aussi d'être mieux connus et mis en valeur, pourquoi pas dans le cadre de la prochaine Semaine de la mobilité.

La Semaine de la mobilité, c'est aussi et surtout l'opportunité de sensibiliser le public au travers d'actions spécifiques. 23 communes ont répondu à l'appel lancé par l'Union des Villes et Communes de Wallonie et ont réitéré l'action « la Wallonie à vélo », le dimanche 17 septembre. L'Union Wallonne des Entreprises a pour sa part organisé une après-midi de rencontre à destination des chefs d'entreprises. Enfin, un dossier spécial jeunes a été envoyé dans toutes les écoles secondaires pour conscientiser les adolescents aux problèmes de mobilité et d'environnement.

Tout au long de la semaine, les petits déjeuners organisés sous tente à proximité des gares et gares des bus dans 5 grandes villes (Liège, Charleroi, Tournai, Namur et Ottignies-Louvain-la-Neuve) ont quant à eux apporté une dimension de proximité, avec la possibilité de rencontrer des citoyens d'horizons divers et de récompenser les usagers des transports en commun, mais également une visibilité beaucoup plus large, touchant le grand public et en particulier les navetteurs automobilistes. Animés en direct sur les ondes de Vivacité de 6 à 9 heures du matin, ils permirent aussi d'informer en donnant la parole à toute une série d'acteurs clés de la mobilité et en particulier aux CeM. Ceux-ci ont participé activement à l'organisation de l'émission et ont fait part à l'antenne de différentes actions organisées dans leur commune.

Le monde de la mobilité est en constante évolution et le concept de la Semaine de la mobilité est et sera toujours perfectible. C'est pourquoi, d'ores et déjà, en évaluant les résultats de cette édition 2006, toute l'équipe de la Semaine de la mobilité réfléchit aux moyens à mettre en œuvre en 2007, pour compléter et clarifier le concept et pour que cette action de sensibilisation d'une semaine contribue à une amélioration quotidienne de la qualité de nos déplacements.

Contact :

Ariane DUKERS, Tél. : 081 77 31 33
adukers@met.wallonie.be
Nathalie LAZZARO Tél. : 081 77 31 01
nlazzaro@met.wallonie.be
<http://semaine.mobilite.wallonie.be>



Quelle politique mobilité chez nos voisins du nord ?

Après La Rochelle, Nantes et la Suisse romande, 35 CeM d'horizons divers (communes, zones de police, administration régionale, sociétés de transport en commun, associations, ...) se sont rendus, du 19 au 21 octobre dernier, aux Pays-Bas. L'occasion de découvrir, durant trois jours, quelques facettes des politiques de mobilité et d'aménagement du territoire néerlandaises. Une approche qui s'explique en grande partie par le contexte : une densité de population élevée sur un territoire négocié si chèrement avec la mer. Voici une synthèse des principales visites qui ont émaillé ce voyage.

La ville de **Houten**, située au sud de Utrecht, illustre bien le concept de ville compacte. A l'origine, il s'agissait d'un village de 1 350 habitants. Le Gouvernement néerlandais a imposé à la municipalité une croissance jusqu'à 50 000 habitants. Dans un premier temps, la planification a déterminé le développement de l'urbanisation dans un rayon de 1,5 km autour de la gare, portant le nombre d'habitants à 30 000. Des emplois ont également été créés dans la ville, de manière à permettre à une partie des résidents de ne pas utiliser leur voiture. Ensuite, une deuxième phase d'urbanisation a conduit à étendre la ville autour d'un deuxième point d'arrêt ferroviaire, portant la population à environ 50 000 habitants. La ville a gardé un caractère villageois avec la présence de nombreux espaces verts et un bâti généralement peu élevé.

La conception du réseau de circulation permet des trajets directs à pied et à vélo, et la circulation des véhicules motorisés s'effectue toujours par l'extérieur, sans autoriser la traversée de la ville. Au départ, les transports en commun circulaient dans le centre, chaque bus actionnant les barrières destinées à empêcher le passage des véhicules mais, le système fonctionnant mal, ils ont été reportés en périphérie et les arrêts pla-

cés à proximité du réseau cyclable. Des emplacements de stationnement sont prévus à proximité des logements et des supermarchés situés en centre-ville, mais ces derniers ne sont atteints qu'au prix de longs détours. On estime que 40% des habitants se déplacent à pied et 20% à vélo. 30% travaillent sur place.

Groningen, ville de 180 000 habitants, est située au nord du pays et développe, depuis une trentaine d'années, une politique de planification urbaine en liaison directe avec l'organisation des déplacements. Elle vise aussi la création d'une ville compacte intégrant la mixité des fonctions. Le principe est de développer le commerce au centre, le logement plutôt à l'intérieur de la ville avec du commerce et des infrastructures sportives de proximité, et les emplois autour de ces zones, en relation directe avec les grands nœuds de transport en commun. Les grandes surfaces sont interdites en dehors de la ville.

Pour s'assurer de la viabilité du plan de circulation, la ville a mis en place une politique de stationnement très volontariste couplée au développement des transports en commun. Une offre limitée (900 places) reste disponible dans l'hyper-centre. Cinq parcs-relais, situés en périphérie, offrent une tarification tout à fait attractive : 2 € par jour et par véhicule, permettant à tous les occupants d'utiliser le citybus. D'autres P+R sont en projet. Le public-cible est constitué des travailleurs mais également des visiteurs. D'importantes campagnes de communication sont menées pour encourager cette pratique : folders, site Internet, presse. Le design particulier du city-bus participe aussi à l'image de la ville. Et une coopération étroite avec les commerçants permet à ceux-ci de s'exprimer sur les projets. Enfin, Groningen est la première ville européenne du vélo avec 48 % des déplacements urbains tandis que le taux d'utilisation de la voiture y est sensiblement plus bas que dans d'autres villes de taille comparable.

Une visite au transferium de Kardinga a permis de découvrir ce grand parc-relais de 1 000 places, construit à proximité d'un centre de sport et d'un parc de loisirs et qui a accueilli 225 000 visiteurs en 2005.



Groningen (Pays-Bas) : « Transferium » de Kardinga. Source : Paul Plak.



Houten (Pays-Bas) : la conception du réseau de circulation favorise les trajets directs et à vélo. Source : ICEDD.



Haarlem : 25 km dédiés à la circulation du bus en site propre.
Source : ICEDD.

De « **zuidtangent** » désigne une route dédiée au bus. Étudiée dans les années quatre-vingt, elle a été inaugurée en 2002 et offre une liaison Haarlem – Schiphol – Amsterdam : soit un itinéraire de 40 km dont ... 25 km en site propre ! De quoi faire rêver. L'objectif était d'atteindre une vitesse commerciale élevée : 40 km/h en moyenne, 80 km/h hors agglomération et 30 km/h en agglomération, et de desservir de manière optimale différents pôles d'attraction : villes, zonings de bureaux, aéroport, hôpital, ... Une connexion radio permet aux bus d'actionner les feux tricolores de manière à traverser les carrefours quasiment sans ralentir. Ces bus roulent de 5h du matin à 2h du matin et ont transporté 10 000 000 de passagers en 2005. La fréquence de passage est de 1 bus toutes les 7,5 minutes (8 par heure) en semaine et 1 toutes les 15 minutes durant le week-end et aux heures creuses. Il est équipé d'un plancher bas, permettant un accès aisé aux PMR.

Le projet représente un investissement de 270 000 000 € d'infrastructures et a prévu une structure routière (fondations en béton armé) qui permettra de remplacer à terme le bus par un tramway. Plusieurs ouvrages d'art importants ont dû être réalisés. Le concept architectural des arrêts contribue aussi à façonner une image attractive du bus.

En Frise, la visite de quelques voiries et carrefours, aménagés sans signalisation et sans séparation des usagers par l'ingénieur hollandais Hans Monderman, a permis d'observer les comportements des usagers. À **Haren** et à **Drachten**, des « espaces partagés » sont ainsi traversés par les usagers motorisés à vitesse réduite. Piétons, cyclistes, bus, voitures : chacun trouve son chemin dans une convivialité certaine. Nous ne nous étendons pas ici sur ces projets car nous avons déjà fait écho de ces expériences menées depuis une vingtaine d'années dans le Cemaphore n°52 et nous y reviendrons dans la Cemathèque n°19, consacrée aux zones 30, résidentielle et de rencontre, à paraître fin de cette année.

Impensable de passer quelques jours aux Pays-Bas sans tester leur réseau cyclable. C'est à **Delft** (96 000 habitants) que les 35 CeM présents ont goûté aux joies du vélo torpédo, malgré un trafic cycliste intense et rapide frôlant nos manœuvres parfois hésitantes et quelques (grosses) gouttes de pluie contrariant un peu la fin de notre promenade. Le réseau cyclable comporte un découpage hiérarchique en trois niveaux : de ville (distance entre pistes cyclables : environ 500 m, construction d'infrastructures lourdes si nécessaire), de quartier (200 à 300 m d'espacement entre pistes cyclables) et de sous-quartier (100 m d'espacement entre pistes cyclables).

Dans toutes les villes visitées, on ne peut qu'être frappé, de manière générale, par l'importance des infrastructures spécifiques dédiées au vélo. Pistes et routes cyclables restent des gages de sécurité pour les Hollandais. Par ailleurs, piétons et cyclistes sont souvent clairement séparés : une mesure qui se comprend en raison du nombre élevé et de la vitesse des cyclistes : ceux-ci pourraient compromettre la sécurité des piétons. Notons également l'existence de pistes cyclables adaptées à l'apprentissage des jeunes cyclistes.

À **Delft** encore, ville touristique, un système de guidage pour les autocars a été mis en place, avec des folders dans quatre langues, prévoyant des zones de montée-sortie pour les passagers en centre-ville et des parkings de longue durée destinés à l'autocariste. Un balisage a été placé à l'intention des passagers de manière à les aider à retrouver le point d'arrêt où ils ont été déposés.

Une fois de plus, ce voyage fut une belle occasion pour les CeM présents de découvrir d'autres politiques, d'autres mesures et d'autres projets, et de partager sur leurs différents métiers, leur approche et leur sensibilité.



Les CeM participants au voyage d'étude. Source : C.Vervoort.





Source : TEC Brabant.

> Bus

Une nouvelle ligne pour desservir le zoning de Nivelles-Sud

Après la mise sur pied de la navette destinée au parc scientifique Créalys (commune de Gembloux), une nouvelle ligne de bus vient de voir le jour à Nivelles afin de relier la gare à la zone d'activités de Nivelles-Sud. Celle-ci emploie plus de 4 000 travailleurs et est appelée à se développer encore à l'avenir. A l'origine une ligne de bus scolaire permettait, une fois par jour, en faisant un petit crochet, d'atteindre ou de quitter le zoning. Aujourd'hui, du lundi au vendredi, six liaisons quotidiennes aux heures de pointe du matin et du soir sont proposées aux travailleurs, en parfaite correspondance avec les horaires de train en gare de Nivelles.

La nouvelle desserte permet d'atteindre, sans arrêts intermédiaires, le zoning en 14 minutes. A l'intérieur de celui-ci, une quinzaine d'arrêts ont été créés et, cerise sur le gâteau, le bus peut également s'arrêter à la demande. Inaugurée le 6 novembre, la navette était gratuite durant tout le mois, occasion idéale de la tester. Depuis le 1er décembre, la tarification classique TEC est d'application : billet simple, carte dix voyages, abonnement TEC ou abonnement combiné TEC-SNCB.

Envisagée suite à plusieurs enquêtes de mobilité sur la zone, il s'agit de la mesure phare qui se dégage du Plan de mobilité du zoning d'activités économiques (PMZA) de Nivelles, qui s'est déroulé de février 2005 à février 2006. Celui-ci a permis à l'ensemble des acteurs concernés de se connaître, de se parler, et surtout d'organiser des partenariats. Il s'inscrit en parfaite cohérence avec le Plan Communal de Mobilité de Nivelles.

¹ Ce sujet a fait l'objet d'une question parlementaire en octobre dernier.

² La Convention Européenne sur la signalisation routière (convention de Vienne), signée en 1968 et à laquelle se sont depuis lors ralliés de nombreux États, contient des dispositions qui fixent les catégories, les formes et les couleurs des signaux routiers.

Le TEC Brabant wallon, conforté ainsi dans son rôle de manager de la mobilité, a signé une convention de partenariat avec le club d'entreprises de Nivelles-Sud : « Nivelles Industries ». Il s'agit d'une expérience pilote de deux ans. La première année, les frais seront pris en charge à raison de 50% par le TEC, les autres 50% par la Direction générale des Transports du MET. Dès la seconde année, si la navette n'atteint pas un taux de couverture de 50%, Nivelles Industries, qui est aussi chargée de toute la communication sur le projet, prendra en charge la différence.

Contact : Pascal BLOCTEUR
Tél. : 081 77 31 90
pblocteur@met.wallonie.

> Réglementation

Le point sur les zones 30 abords d'école

La réglementation portant sur l'obligation, au 1er septembre 2005, d'instaurer des zones 30 aux abords de toutes les écoles du pays pose généralement, en l'absence d'aménagements, un problème de crédibilité et donc de non-respect de cette limitation de vitesse.

C'est pourquoi, à défaut d'interventions physiques sur la voirie dans de brefs délais, Renaat Landuyt, ministre fédéral de la Mobilité, envisageait de limiter la validité de ces zones aux jours scolaires entre 7h et 19h. Un arrêté royal était, paraît-il, en préparation dans ce sens. Nous avons appris¹ que ce projet était abandonné, probablement en raison de son caractère illégal, eu égard à la convention de Vienne². Cet abandon est justifié par la possibilité donnée aux zones de police de financer des panneaux à message variable (PMV), via le fonds de la sécurité routière, lorsque la voirie ne se prête pas à l'établissement d'une zone 30. Encore faut-il que celles-ci décident d'investir dans ce type d'achat plutôt que dans d'autres équipements. En Flandre, 300 PMV auraient été commandés pour seulement une dizaine en Wallonie.

Quoiqu'il en soit, l'effort à fournir pour sécuriser les abords d'école doit bel et bien être poursuivi.



Signalisation conventionnelle. Source : ICEDD.

> Formation CeM

Nouvelle formule, nouveau programme

Avec plus de 650 personnes certifiées et une centaine de candidats en cours de cycle, la formation de conseiller en mobilité rencontre toujours le même succès. Sur les 262 communes wallonnes, 179 ont au moins un CeM, que ce soit au sein de l'administration communale ou de la police locale.

Après sept années de fonctionnement, le moment est venu d'adapter le programme de la formation à l'évolution de la problématique et aux attentes des conseillers en mobilité. En effet, de nombreux CeM ayant suivi le cycle rural s'intéressent aussi au cycle urbain, car dans leur programme, certains thèmes sont abordés de manière incomplète à leurs yeux. Par ailleurs, rares sont les communes qui ne présentent pas des caractéristiques à la fois urbaines et rurales sur leur territoire.

Avec Pierre Chastellain, chargé du cours, nous avons cherché à proposer un programme qui « colle » mieux aux aspirations de nos candidats. Ainsi, dorénavant, il n'y aura plus qu'un seul type de formation. Basé sur le cycle urbain actuel, il intégrera certains domaines spécifiques aux communes rurales. Cette formation aura une durée de vingt jours et il sera nécessaire d'assister au minimum à 75 % des cours pour obtenir le certificat. Le programme détaillé des cours pour 2007 est joint à ce numéro du Cémaphore.

Contact : Brigitte ERNON – Bernadette GANY
Tél. : 081 77 31 32 ou 081 77 30 99
reseau-cem@met.wallonie.be



Formation des Conseillers en Mobilité. Source : MET-D311.

> Mobilité en chiffres

Les coûts indirects du transport de marchandises

Dans un précédent Cemaphore, un article mettait en évidence les qualités et les avantages de la voie d'eau. Les chiffres ci-après permettent d'objectiver ces propos par rapport aux coûts indirects ou marginaux des différents modes de transport terrestres : des éléments bien peu pris en considération en général.

MOYENNE DES COÛTS EXTERNES MARGINAUX DU TRANSPORT PAR MODE EN € PAR 1 000 TONNES.KM				
ÉLÉMENT DE COÛT	TRANSPORT ROUTIER	TRANSPORT FERROVIAIRE	NAVIGATION INTÉRIEURE	MARITIME COURTE DISTANCE
ACCIDENTS	5.4	1.5	0	0
BRUIT	2.1	3.5	0	0
POLLUANTS	7.8	3.8	3	2
COÛT CLIMATIQUE	0.8	0.5	Négligeable	Négligeable
INFRASTRUCTURE	2.4	2.9	1	Moins de 1
SATURATION	5.4	0.2	Négligeable	Négligeable
TOTAL	24.1	12.3	Maximum 5	Maximum 4

Source : Proposition de Règlement du Parlement européen et du Conseil concernant l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises, présenté par la Commission des Communautés européennes, février 2002 : http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/legal/doc/com_2002_0054_fr.pdf.



> Conseils de Lecture

En support aux publications du réseau et aux formations continuées, le Centre de documentation réalise de nombreux dossiers documentaires. Ceux-ci réunissent différents articles et extraits d'ouvrages pertinents sur un même sujet et sont régulièrement mis à jour. Voici les plus récents :

Mobilité et commerce
Le covoiturage
La fin du pétrole
Le bruit
Mobilité aux Pays-Bas
Vélos en libre service
Le péage urbain
Les comptages
Les changements climatiques
Le plan de déplacement d'entreprise
Le bus à haut niveau de service
Les énergies alternatives (biocarburants, LPG, moteurs hybrides, ...)
La fiscalité des déplacements domicile-travail
Les zones 30, de rencontre et résidentielle
Les Maisons du temps et de la mobilité
Les stationnements spécifiques (vélo, moto, poids lourds, PMR, ...)

Une copie de ces dossiers peut vous être adressée sur demande. Un dossier peut également être réalisé en fonction de vos besoins. N'hésitez donc pas à faire appel à nous.

Infos : 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>

> Humour



Angleterre, mise en application des recommandations pour une police de proximité : on salue et on sourit à chaque croisement ...

> Agenda

Du réseau

- Les 23 et 25 janvier 2007, **formation continuée des CeM** : « **Les comptages de trafic** ».
Infos : Muriel Mandiau
Tél. : 081 77 31 23
mmandiau@met.wallonie.be
- Le 26 avril 2007, démarrage d'un nouveau cycle de **formation de base des CeM**.

Infos : Brigitte Ernon
Tél. : 081 77 31 32
bernon@met.wallonie.be

Hors réseau

À l'étranger

- Formations des Ponts et Chaussées
Les 13 et 14 mars 2007, « **Du conseil en mobilité aux plans de déplacement d'entreprises** »,
Du 28 au 30 mars 2007, « **Elaborer et conduire une politique de sécurité routière dans une agglomération** »,
Les 23 et 24 mai 2007, « **Comment aménager les traverses de petites agglomérations** »,
à Paris (France)

Infos : Ponts Formation Edition
<http://pfe.enpc.fr>

- Du 9 au 11 mai 2007, **conférence ECOMM 2007** : « **The future and mobility management** »,
à Lund (Suède)

Infos : Anders Soderberg
anders.soderberg@lund.se
http://www.lund.se/templates/Page_____33823.aspx

- Du 12 au 15 juin 2007, **Velo-city 2007** : « **From vision to reality** »,
à Munich (Allemagne)

Infos :
info@velo-city2007.com
<http://www.velo-city2007.com>

Contact :

Réseau des Conseillers en mobilité

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

