

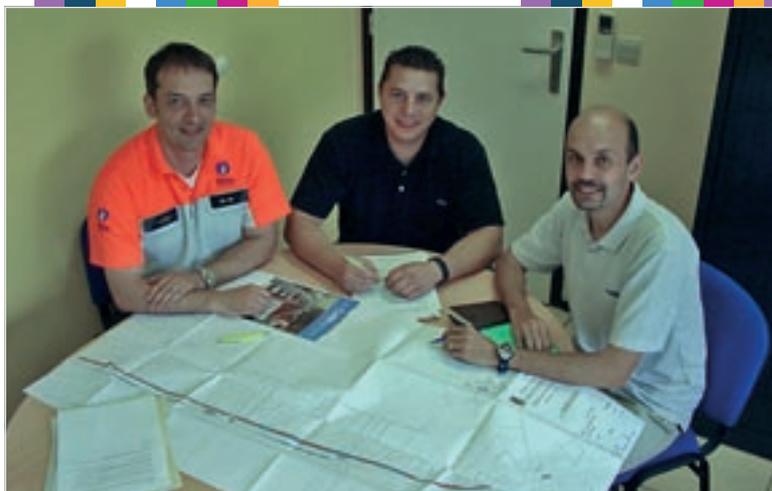
le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité



- > La parole à ... **Stéphan Poncelet**
- > **Environnement. L'empreinte écologique : qu'est-ce que c'est ?**
- > **Enquête. Les CeM invités à s'exprimer**
- > **Primes. Le point sur « l'écobonus »**
- > **Nouveaux carburants. Bientôt des voitures à l'hydrogène ?**
- > **Rencontre annuelle des CeM. Cette année, tous dans le même train**
- > **Mobilité scolaire. A Namur, une école mobilise ses élèves**

> **sommaire**



Cellule mobilité de Chaudfontaine : Michel Terf, Christophe Bounon et Stéphane Poncelet
Source : Zone de police Secova

projets ayant un impact sur les voiries communales et régionales.

Et l'un des prochains défis de la cellule mobilité calidifontaine sera la Semaine de la mobilité en septembre, à laquelle elle se prépare activement !

Contact : Cellule mobilité de Chaudfontaine
Stéphane Poncelet
Tél. : 04 361 54 76(74), stephane.poncelet@publink.be
www.chaudfontaine.be

> Environnement

L'empreinte écologique, qu'est-ce que c'est ?

Dans le cadre de la rencontre annuelle des CeM, un exposé¹ a été consacré au concept d'empreinte écologique. De quoi s'agit-il ? Cette approche propose une méthode originale et fort intéressante pour évaluer l'impact sur l'environnement de nos comportements quotidiens, en regard de la capacité de la planète à produire des ressources et à absorber nos déchets. Elle constitue aussi un outil permettant de comparer différentes politiques en fonction de leur charge sur l'écosphère.

Cet indicateur global de développement durable a été conçu pour être facilement compréhensible par le grand public et est aujourd'hui largement utilisé par de nombreuses institutions, ONG militantes comme le WWF ou plus ancrées dans l'action publique locale comme des communes, dans le cadre de la communication autour de leur agenda 21.

Les choses sont a priori simples. La surface biologiquement productive de la terre (terre et eau) qui a une activité photosynthétique et de production de la biomasse ou « biocapacité » de la planète, utile aux besoins des individus et de la vie en société, a été mesurée. Elle concerne les surfaces agricole, de pâturage, de pêche, de forêt, bâtie et énergétique, soit environ 22 % de la planète et 11 milliards d'hectares. L'empreinte écologique ne vise pas les différentes étapes de production et les intermédiaires impliqués dans la production, mais bien le consommateur final. Ainsi, ces 11 milliards d'hectares doivent permettre de satisfaire 6 milliards d'êtres humains, et davantage encore demain, soit aujourd'hui en moyenne 1,8 hectare par personne.

L'empreinte écologique à l'échelle du globe connaît une croissance importante et notre mode de consommation nous plaçait en moyenne, en 2003, déjà au-delà de la biocapacité de la terre, puisqu'elle était estimée à 2,25 hectares par personne, tous citoyens du monde confondus, le seuil d'équilibre ayant été atteint vers la fin des années quatre-vingt. Et si nous avions tous adopté les mêmes modes de consommation, il y a longtemps que la planète serait épuisée. A titre de

> La parole à ...

Stéphane Poncelet, éco-conseiller et CeM à la commune de Chaudfontaine

Une cellule mobilité pluridisciplinaire à Chaudfontaine

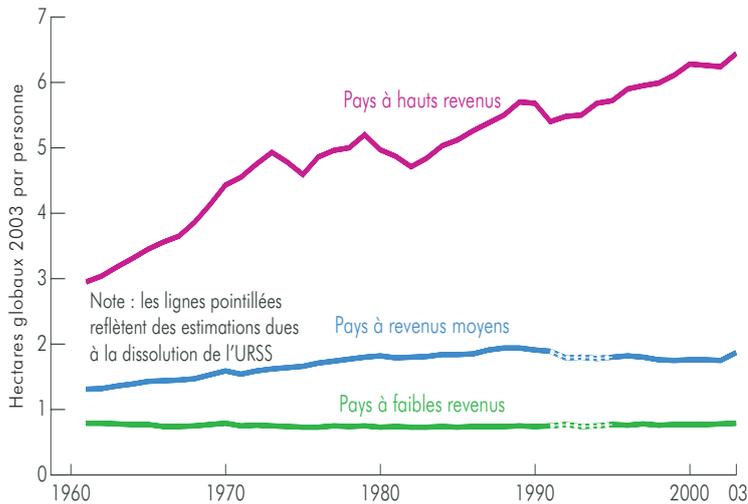
Aménagement du territoire et urbanisme, environnement, travaux publics, police, ... sont autant de matières gérées dans une commune avec la nécessité d'y intégrer aujourd'hui la mobilité au quotidien.

Depuis 1995, ma fonction d'éco-conseiller à la commune de Chaudfontaine m'a amené à traiter divers dossiers environnementaux associant, au fil des ans, l'aménagement du territoire et la mobilité, comme par exemple, l'analyse de dossiers liés aux modes doux (cheminements piétons et cyclistes) aux lotissements et permis d'urbanisme, comme le suivi administratif de dossiers conséquents pour la commune (ligne à grande vitesse (TGV) et projet de liaison autoroutière). Le suivi de la première formation CeM en 1999 s'avérait dès lors indispensable en vue d'acquérir diverses connaissances par les modules thématiques et le réflexe CeM.

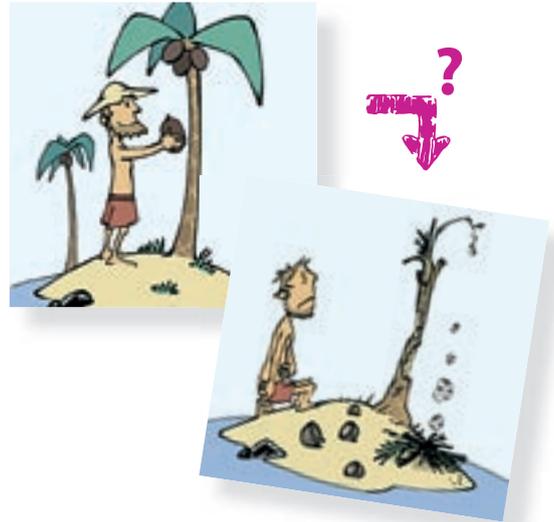
Avec deux et bientôt trois CeM à Chaudfontaine, les autorités communales ont décidé, fin 2007, de créer une cellule mobilité. Constituée de trois personnes attachées respectivement à l'échevinat de l'aménagement du territoire et de l'environnement, à l'échevinat des travaux publics et à la zone de police Secova, cette cellule pluridisciplinaire a dès lors l'avantage d'examiner les dossiers mobilité qui lui sont soumis, en proposant des solutions tenant compte du cadre de vie et de l'urbanisation, des aménagements de voiries, du code de la route et de la sécurité routière, etc.

Une réunion de la cellule mobilité élargie, incluant les autorités locales (bourgmestre, échevins), la direction de la zone de police, les TEC et le MET a lieu en moyenne tous les deux mois en vue d'examiner les

¹ C'est Annick Vanderpoorten, WWF Belgique, qui a présenté ce concept aux CeM le 6 juin dernier. Pour en savoir plus, cfr. Le rapport Planète vivante 2006, réalisé et publié par WWF, ZSL, GFN et téléchargeable sur le site : <http://www.wwf.be>, et l'exposé de la rencontre annuelle des CeM sur le site : <http://mobilite.wallonie.be>.



Empreinte selon le revenu national moyen par personne, 1961 - 2003
 Source : Planète vivante 2006, WWF, ZSL et GFN.



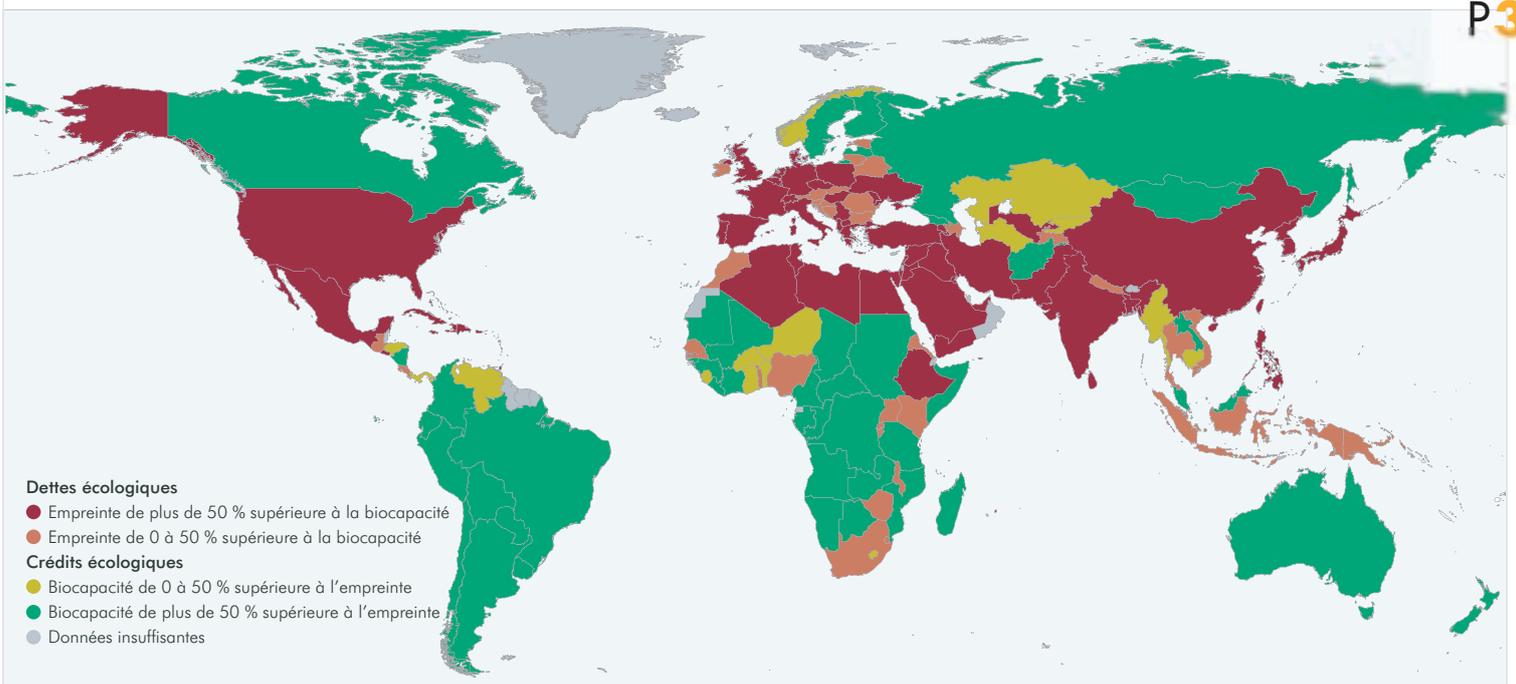
© WWF

comparaison, l'empreinte écologique est estimée à 1 hectare par personne dans les pays en voie de développement, à plus de 9 hectares aux Etats-Unis et à 5,6 hectares en Belgique. Impressionnant et inquiétant !

Et la mobilité dans tout cela ? Elle est omniprésente, en particulier en raison des émissions de CO₂ produites. On estime en Belgique qu'elle contribue en moyenne pour 20 % de l'empreinte écologique de chaque individu. Dans ce schéma, toutes les recommandations d'usage en termes de comportements individuels et toutes les politiques à quelque niveau que ce soit permettant de limiter l'usage des modes de transports dont la consommation énergétique et les émissions de CO₂ par personne ou par tonne transportée sont élevés, ont une fois de plus toute leur raison d'être !

La méthode a convaincu plus d'une région ou agglomération.

Ainsi, la Communauté urbaine de Lyon a retenu l'empreinte écologique comme un indicateur exploitable à l'échelle de son territoire et a proposé ensuite d'utiliser celle-ci comme outil d'aide à la décision et d'évaluation sur les projets d'urbanisme. Pour ce faire, une étude expérimentale de faisabilité a été menée dans un quartier. Elle a abouti à l'élaboration d'un outil de calcul qui modélise et évalue l'empreinte écologique des différentes composantes d'un projet d'urbanisme : habitat, espace, voirie, collecte des déchets, mobilité et a permis de formuler des hypothèses d'aménagement suivant leur empreinte écologique dans l'objectif de réaliser des projets urbains à empreinte écologique réduite. Et pour poursuivre dans ce sens, en 2007, la Communauté urbaine a commandé une étude sur l'empreinte écologique mobilité à l'échelle de quartiers également.



Pays débiteurs et créditeurs écologiques (2003), Empreinte écologique nationale par rapport à la biocapacité nationale disponible
 Source : Planète vivante 2006, WWF, ZSL et GFN.



Les CeM invités à s'exprimer

Cela fera bientôt dix ans que des Conseillers en mobilité sont formés en Région wallonne et plus de sept ans qu'un réseau a été créé à leur intention pour assurer la formation, l'information et l'accompagnement du CeM au quotidien.

Il importait de leur donner la parole et de prendre la température, pour permettre une périodique et nécessaire remise en question, de mesurer l'adéquation des moyens aux objectifs et de prendre connaissance de leurs suggestions.

Une enquête a donc été lancée au printemps de cette année. Elle s'est adressée aux 592 CeM en fonction, et a enregistré 201 réponses, soit un taux de participation de 33 %. Le dépouillement des formulaires a permis de recueillir de nombreux avis, commentaires et propositions qui ont retenu toute notre attention. Ils témoignent de beaucoup de créativité et d'une approche très constructive.

Quelques informations générales

Petit arrêt sur le profil des répondants et sur leurs rôle et fonction au sein de leur institution. L'enquête confirme la grande variété des services et des tâches auxquels les CeM sont affectés et qui touchent aux multiples facettes de la mobilité. Ils sont concernés par la conception ou le suivi du PCM, des dossiers d'aménagement du territoire, d'urbanisme, d'aménagements de voiries, de gestion du trafic et de la sécurité routière, ...

Certains insistent sur la nécessité d'une plus grande reconnaissance de la fonction de CeM dans leur commune, notamment auprès du pouvoir politique. Dans d'autres communes, cela semble chose faite.

50 % travaillent dans une administration communale et parmi ceux-ci, 80 % sont dans une commune qui dispose d'un PCM.

Les CeM ont été invités à donner leur avis sur les différents outils du réseau : formations continuées, Cemaphore, Cemathèque, centre de documentation, site Internet et formation de base. Ils montrent un intérêt certain pour chacun de ceux-ci : utilité et pertinence des sujets traités.

Les formations continuées

Les CeM ont bien sûr été interrogés à propos de leurs attentes en matière de formations continuées. Globalement, les sujets abordés répondent bien à leurs préoccupations. Parmi les thèmes évoqués pour l'avenir, citons les codes de la route et du gestionnaire, les aménagements de sécurité, la mobilité scolaire, les liens entre mobilité et aménagement du territoire, la mobilité douce, la gestion des chantiers (signalisation et mobilité), le suivi des PCM, les plans de déplacement d'entreprises, ... pour ne citer que les principales. La plupart des thèmes ont déjà fait l'objet de formations continuées. Cela signifie qu'ils devront être régulièrement inscrits au programme, adaptés bien sûr en fonction de l'actualité, de l'évolution des pratiques et de nouveaux exemples à présenter.

A la demande de nombreux CeM, dorénavant, des visites techniques d'aménagement ou d'autres initiatives « mobilité » en Wallonie sont envisagées. Les récents projets réalisés dans le cadre des crédits d'impulsion ou du plan escargot, voire via d'autres filières, fournissent des bonnes pratiques à partager avec les CeM. D'autres thèmes sont encore épinglés mais plus ponctuellement. Le réseau s'efforcera de les traiter, si pas dans ce cadre, via des articles ou une Cemathèque.

En outre, il visera aussi à rester ouvert sur l'actualité et à aborder toute problématique nouvelle nécessitant de faire le point rapidement, comme ce fut le cas auparavant avec les SUL ou les zones 30 abords d'écoles.

Rappelons que, indépendamment de la présente enquête, les CeM restent invités à faire part de leurs attentes ou préoccupations de manière permanente. Le réseau s'efforcera, dans la mesure du possible, d'y répondre.



Le Cemaphore

Les suggestions à propos du Cemaphore concernent essentiellement l'information sur les modifications réglementaires (principalement codes de la route et du gestionnaire) et la présentation de cas concrets et de projets.

Nous avons envisagé de nous tourner vers une version électronique du Cemaphore, par souci d'économie, de protection environnementale et d'efficacité, d'ici cet automne. En effet, ce mode de diffusion permet d'aller beaucoup plus vite dans la transmission d'informations. Parmi les répondants, 41 % ne sont pas intéressés par une réception via mail.

Nous allons donc encore réfléchir à une solution qui permette de satisfaire chacun et de conserver la visibilité et la convivialité de la formule actuelle.

La Cemathèque

A propos de la Cemathèque, de nombreux sujets ont été proposés par les répondants. Ils recourent en général les thèmes suggérés en matière de formation continue, voire reprennent des thèmes déjà traités dans d'anciens numéros, qu'il conviendra de remettre à jour et d'illustrer de nouvelles expériences.

Signalisation, stationnement, aménagements, PCM, mobilité scolaire, ... la liste n'est pas exhaustive et la demande vise aussi les exemples, les cas pratiques.

Le Centre de documentation

Les demandes formulées dans le volet consacré au centre de documentation, montrent le même intérêt pour les problématiques précitées.

Les questions du formulaire ont aussi permis de rappeler tous les services offerts par le CDDM : prêt, dossiers documentaires, inventaire des nouvelles acquisitions et bientôt la création d'une photothèque. La recherche documentaire est le service qui intéresse le plus les CeM (67 %), suivi par le prêt (38 %), la création de dossiers documentaires (35 %) et les inventaires.

Le site Internet

Pour sa part, le nouveau site Internet du réseau a également fait l'objet de suggestions diverses. Son contenu continuera à s'étoffer à l'avenir et pourrait présenter un agenda plus fourni, les actes des formations continuées, ... Des fiches pratiques sont aussi demandées. Le réseau va réfléchir aux moyens de répondre à cette attente.

Des offres de collaboration

De nombreux CeM ont proposé leur collaboration dans le cadre d'un partage d'expériences et mentionné ainsi une série de thématiques qui pourraient être exploitées dans le cadre des activités du réseau. Ils sont près de 60% à se déclarer prêts à fournir de l'information sur leurs expériences de terrain et sur leurs projets, et près de 30 % disent être d'accord de collaborer à la rédaction d'un article, de participer à un comité de lecture d'une Cemathèque ou d'intervenir dans le cadre d'une formation continuée.

Et la formation de base

Le questionnaire se termine sur la formation de base. Elle est plébiscitée par 99 % des CeM ! Ceux-ci la considèrent comme indispensable et incontournable, pour son contenu, sa vision globale, la diversité des thèmes traités, la qualité des interventions, la richesse des échanges entre futurs CeM d'horizons divers, ...

Pour conclure

Que tous soient ici remerciés pour le temps qu'ils ont bien voulu consacrer à cette enquête et pour la richesse de leur contribution à l'évolution du réseau. Celui-ci s'efforcera donc d'intégrer au mieux les suggestions formulées et compte bien profiter des collaborations proposées. Ces enquêtes ne peuvent être organisées à une fréquence trop élevée, au risque de s'appauvrir et d'épuiser chacun. Chaque CeM reste donc invité à communiquer ses attentes et propositions, que ce soit via les fiches d'évaluation des formations continuées, un petit mail, un appel téléphonique, de manière à permettre leur prise en compte au quotidien.



Le point sur l'« écobonus »

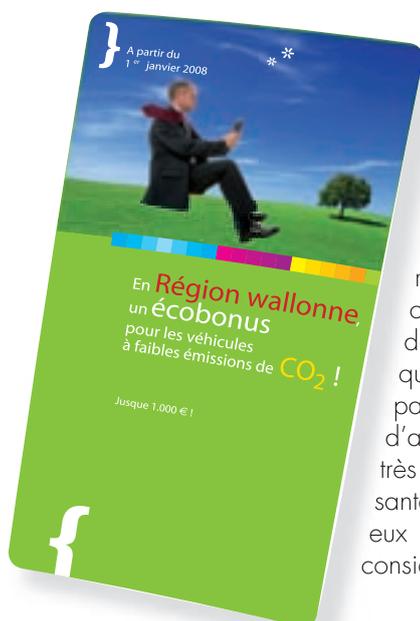
Un des moyens de lutter contre le changement climatique consiste à s'équiper de véhicules émettant moins de CO₂. Pour encourager ces pratiques, des primes « écobonus » ont été mises en place par la Région wallonne. Elles varient de 100 à 1 000 euros, en fonction du taux d'émission du véhicule, qu'il s'agisse d'une première immatriculation ou du remplacement d'un véhicule, de l'achat d'un véhicule neuf ou d'occasion. Seule exception : les véhicules de société, qui relèvent totalement d'une législation fédérale.

Décidée en mars 2007, la mesure est d'application depuis le 1^{er} janvier 2008 et les premières primes ont été versées en juin. Les projections font état de 100 000 primes à verser par an. Pour la Région, la dépense sera partiellement couverte par le prélèvement de la taxe « écomalus » sur les véhicules fortement polluants. Une évaluation est prévue après une année.

Pratiquement, pour l'acquisition d'un véhicule émettant moins de 105g/km de CO₂, la prime s'élève à 1 000 euros. Elle est par exemple de 100 euros lorsque celui-ci émet entre 136 et 145 g/km de CO₂. Une famille nombreuse nécessitant un véhicule plus spacieux qu'une autre famille, la formule a introduit un coefficient de pondération tenant compte de cette situation. L'écomalus concerne les véhicules émettant plus de 196 g/km de CO₂ et varie également de 100 à 1 000 euros.

Cette prime peut être cumulée avec celle offerte par le gouvernement fédéral. Il s'agit d'une réduction qui est directement accordée sur la facture au moment de l'achat et qui est valable pour tous les particuliers. Les voitures dont les émissions de CO₂ sont inférieures à 105g/km, bénéficient d'une remise correspondant à 15% du prix de vente, plafonnée à 4 350 euros. Pour les véhicules émettant entre 105g/km et 115g/km, elle est de 3% avec un maximum de 810 euros.

Si les objectifs de réduction de l'émission des gaz à effet de serre encouragent l'adoption de mesures en faveur de véhicules émettant moins de CO₂, rappelons que les émissions de particules très fines et d'autres polluants restent très préoccupants pour la santé publique et méritent eux aussi d'être pris en considération.



> Nouveaux carburants

Bientôt des voitures à l'hydrogène ?

On l'a annoncé haut et fort au début du mois de juin, une première pompe à hydrogène - liquide à -253°C - s'est ouverte en Belgique, sur l'aire autoroutière de Ruisbroek, le long de la E19. Un premier pas vers une technologie d'avenir ? Le développement à l'échelle industrielle n'est pas pour demain, quoique certains l'envisagent d'ici 2020. Il s'agit plutôt d'une vitrine pour un projet mené en association par Total et BMW.

En effet, à l'heure actuelle, l'usage de cette pompe à hydrogène sera limité aux propriétaires de la BMW Hydrogen 7 : soit ... en Belgique trois voitures expérimentales actuellement. L'autonomie de cette voiture lorsqu'elle roule à l'hydrogène est limitée à environ 200 kilomètres, mais le véhicule est un hybride, puisqu'il prévoit bien sûr un transfert vers l'essence.

Les autres stations les plus proches sont situées en Allemagne, avec une station à Berlin (2006) et une à Munich (2007). A Berlin, la station permet d'approvisionner une quinzaine de voitures, mais également quatorze bus de la régie de transports berlinois.

A quand une utilisation à grande échelle, sachant que les émissions de CO₂ d'un véhicule qui roule à l'hydrogène sont de 5 g/km, pour plus de 100 pour un véhicule classique. Le problème concerne aussi la production de l'hydrogène proprement dit, puisque celle-ci entraîne des émissions non négligeables. Actuellement, la pompe de Ruisbroeck est alimentée avec de l'hydrogène produit à Rotterdam à partir de gaz naturel.

Les producteurs envisagent de produire l'hydrogène à partir d'énergies renouvelables (solaire - éolien). A suivre ...



Source : MET - D434

> Rencontre annuelle des CeM

Cette année : tous dans le même train

C'est dans les locaux de la SNCB, situés à l'intérieur du bâtiment de la gare de Namur que s'est tenue, le 6 juin dernier, la rencontre annuelle des CeM. Celle-ci a accueilli 180 participants.

La matinée a permis d'entendre quatre exposés très intéressants, touchant des thématiques actuelles¹. Après un petit état des lieux du réseau des conseillers en mobilité et de ses activités par Dominique van Duyse, une présentation du concept « d'empreinte écologique » par Annick Vanderpoorten a rendu compte de l'impact élevé de notre mode de vie et de notre consommation en regard des ressources de la planète et a permis de mieux comprendre ses limites pour satisfaire les besoins croissants de tous ses habitants. Les autres exposés étaient consacrés à la problématique des transports en commun et à leur valorisation. L'intervention consacrée au TEC Hainaut fut l'occasion d'appréhender cette « entreprise moderne » comme l'a décrite Arthur Gosée, un peu plus de l'intérieur et de nous familiariser davantage avec ses objectifs, ses missions, son évolution et ses nouveaux défis. Iwan Couchard a dressé un portrait détaillé de la SNCB : sa structure, ses investissements, les grands projets, ... L'un comme l'autre doivent aujourd'hui faire face à d'énormes attentes, générées par le coût de l'énergie pour l'utilisateur, la pression environnementale, la congestion routière, qui doivent se traduire par une nécessaire augmentation de la capacité de transport. Celle-ci ne va pas sans rencontrer des difficultés : elles sont financières et organisationnelles. Yves Hanin du CREAT a terminé la matinée en rappelant toute l'importance d'une gestion urgente et cohérente des abords des gares : où faut-il créer du logement, de l'emploi, du parking ? L'établissement d'une typologie constitue une aide à la réflexion quant à l'avenir de ces territoires qui seront de plus en plus convoités.

L'après-midi, André Antoine, ministre wallon des Transports, et Georges Dereau, directeur général de la Direction générale des Transports du MET, ont remis les

certificats de CeM aux 54 nouvelles recrues formées par Pierre Chastellain. Celles-ci viennent ainsi grossir les rangs des CeM wallons, aujourd'hui estimés à 750.

Cette journée fut une fois de plus un moment privilégié de rencontres, d'échanges et de convivialité entre CeM de tous horizons.

¹ Les exposés sont disponibles sur le site : <http://mobilite.wallonie.be>

> Mobilité scolaire

A Namur, une école mobilise ses élèves

Le 16 mai dernier, l'Institut Saint-Louis de Namur, situé en plein centre ville et siège d'embouteillages quotidiens aux entrées et sorties de classes, s'est lancé, à l'initiative de l'un de ses enseignants, dans une vaste opération de sensibilisation du public scolaire du réseau secondaire, aux modes de transport plus écologiques. En bus, en covoiturage, à vélo et à pied, environ 1 100 élèves sur les 1 380 de l'établissement ont adhéré à l'idée et se sont associés au projet. Ils étaient environ 500 à effectuer leur trajet domicile/école à vélo, sous l'œil attentif d'une cinquantaine de professeurs, aidés de membres du Gracq, qui les ont accompagnés au départ des différents RAVeL vers Namur !

Une belle initiative pour goûter à d'autres modes de transport et faire un peu de sport dans une atmosphère bien plus conviviale. Il n'y a plus qu'à espérer que cette journée fasse de nouveaux adeptes de déplacements plus ... durables.



Source : Maison des cyclistes de Namur.



> Conseils de lecture

Marie DEMERS, **Pour une ville qui marche : aménagement urbain et santé**, Editions Ecosociété, 2008. Pourquoi marchons-nous de moins en moins ? Quelle influence a eu l'aménagement urbain sur le déclin de la marche dans la seconde moitié du vingtième siècle, principalement en Amérique du Nord ? Quelles sont les conséquences de la sédentarité sur la santé et la vie sociale ? Cet ouvrage tente de répondre à ces questions en offrant une nouvelle vision de l'aménagement urbain centrée sur le piéton plutôt que sur l'automobile, de façon à rendre la ville plus conviviale et plus saine. Réflexion de l'auteur : « Si les gens avaient vraiment choisi cet environnement urbain, pourquoi ne visitent-ils pas des banlieues pendant leurs vacances ? »

Delphine BROGNEZ et François VLAMINCK, **Tout sur la réglementation des quads**, in Via Secura, n°75, pp. 8-11. A mi-chemin entre la moto de cross et le véhicule 4 x 4, le quad semble avoir le vent en poupe dans notre pays. S'il s'agit d'un engin difficile à maîtriser, la réglementation le concernant n'est pas non plus facile à cerner. Voici un article qui devrait faciliter les choses ...

L'éclairage, un levier dynamique dans les politiques urbaines, Certu, 2006 (Débats ; 48).

Dans le cadre des Rencontres de la Lumière programmées par la Ville de Lyon, EDF a organisé un colloque, dont les actes sont repris dans cette brochure. Les thèmes évoqués sont porteurs de projets lumière : l'intérêt d'avoir une programmation lumière cohérente pour éviter que chacun travaille dans son secteur avec ses problématiques, la volonté de mettre en valeur les atouts naturels des quartiers, de permettre aux habitants de s'approprier les projets, les rendant fiers de leur ville.

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>

> Humour



Photo de couverture : Source : MET - D434.

> L'Agenda

Du réseau

- Le 25 et le 30 septembre 2008 (date au choix), formation continuée des CeM : « **Des cheminements accessibles** »
- Automne 2008 : Démarrage d'un nouveau cycle de **formation de base** des CeM.

Infos : Brigitte Ernon, Tél. : 081 77 31 32
bernon@met.wallonie.be
Barbara Schwan, Tél. : 081 77 31 21
bschwan@met.wallonie.be

Hors réseau

En Belgique

- Formations Gamah
Le 9 septembre 2008 : « **De la voirie piétonne au sentier de promenade, l'accessibilité est incontournable** »,
Le 23 septembre 2008 : « **Secu, 4 maillons pour un bâtiment accessible** »
Le 7 octobre et le 9 décembre 2008, « Formation pratique »
de 9h à 16h, au Camet, boulevard du Nord 8 à 5000 Namur.

Infos : Bernadette Dave – Gamah
Tél. : 081 24 19 37, fax : 081 24 19 50
bernadette.dave@gamah.be
<http://www.gamah.be>

- Le 11 septembre 2008 à Mons, le 2 octobre 2008 à Sterrebeek : « **Signalisation verticale. Marquage CE obligatoire à partir du 1er septembre 2008** »

Infos : <http://www.brrc.be/rec>

- Le 25 septembre 2008, « **Bruit et santé** », au Musée des Transports en commun, à Liège

Infos : Inter-environnement Wallonie
<http://www.sante-environnement.be>

- Le 3 octobre 2008, « **Le conteneur, une grande boîte aux multiples ressources** », de 8h45 à 14h00, à Louvain-la-Neuve

Infos : Grégory Falisse - Union wallonne des Entreprises
Tél. : 010 48 94 08
gregory.falisse@uwe.be
<http://www.uwe.be>

- Le 10 octobre 2008, « **Développer et gérer durablement le cœur des villes** », au Palais des Congrès, à Liège

Infos : Association de Management des Centres-villes
Tél. : 065 88 54 66,
info@amcv.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
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>