

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

- > La parole à ... Pierre Francis
- > Des ateliers pour les CeM autour de projets concrets
- > Un schéma d'accessibilité pour le sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse
- > Un signal pour la voie sans issue offrant un passage aux piétons et aux cyclistes
- > Du neuf sur Infotec
- > Plans de déplacement. Mobi'Seraing : vers une mobilité efficace et durable
- > Le Wallon : effectue les plus longues navettes d'Europe
- > Une piste cyclable de ... 125 kilomètres

> sommaire

SPW | Éditions

Mobilité





Source : ICEDD.

> La parole à ...

Pierre Francis, directeur Exécutif de l'AMCV – Association du Management de Centre-Ville

La politique de mobilité est devenue au fil du temps, au même titre que l'aménagement du territoire et l'urbanisme, un des éléments clés du développement de nos villes. A titre d'exemple, les motivations en matière d'autorisations d'implantations commerciales ne se résument bien souvent qu'à des questions de mobilité et de localisation, l'aspect économique ayant été sacrifié sur l'autel de la libre concurrence et de la directive Bolkestein.

Cette politique ne peut se cantonner au simple déplacement des personnes et des marchandises mais doit s'intégrer au projet de développement de la ville. Elle constitue un des outils indispensables à la réalisation du projet de ville qui aura été défini au préalable. Sans ce projet global, et si l'on regarde le problème uniquement sous l'angle de la mobilité, le risque est grand de voir se développer une distorsion de concurrence importante entre le centre-ville et la périphérie.

Prenons l'exemple des livraisons. Celles-ci, de plus en plus réglementées en centre-ville et facilitées en périphérie, amènent certaines enseignes à préférer des localisations périphériques moins coûteuses et moins contraignantes dans des « Retail parks », que l'on autorise au nom de la création d'emplois et qui déforcent les noyaux commerciaux traditionnels.

Autre exemple révélateur de cette tendance : le dossier des implantations commerciales. Lorsqu'un promoteur propose un projet de développement commercial en périphérie le long d'un axe important, on aura tendance à lui imposer davantage de parkings et l'aménagement d'un rond-point ou d'une bretelle pour

en faciliter l'accès. Et il est rare qu'il s'en plaigne. Un même projet au centre-ville se verra probablement raboter le nombre de places de stationnement pour éviter d'être trop attractif et de générer trop d'encombrements alors que ce projet peut avoir un réel effet de dynamisation de son environnement commercial souvent fragilisé. L'argument étant qu'on est en centre-ville et que les clients peuvent venir en transport public. Il est certainement logique mais ne faut-il pas alors autoriser l'implantation de complexes commerciaux uniquement dans les zones à fortes fréquences de transport public et adapter leurs horaires afin que le samedi après-midi, moment par excellence de shopping pour le consommateur, leur fréquence y soit à la hauteur. Sans compter qu'à l'échelle d'une ville régionale et de sa zone de chalandise, une partie non négligeable des habitants n'auront d'autres choix que la voiture ou internet.

Il semble donc pertinent, en cas de forte contrainte imposée aux utilisateurs des centres-villes en termes de mobilité, de veiller à en maintenir l'attractivité et d'éviter de développer des alternatives commerciales plus accessibles. Une plus grande cohérence entre les politiques (aménagement du territoire, mobilité, développement économique) est nécessaire pour le développement harmonieux de nos villes et communes. La mobilité en est un axe essentiel.

Contact : Pierre FRANCIS
pierre.francis@amcv.be

> Réseau des CeM

Nouvel outil de formation. Des ateliers autour de projets concrets

Dans le cadre des ateliers participatifs mis en place pour la formation continue des CeM depuis quelques mois, certains d'entre eux se sont penchés récemment sur la problématique de la zone résidentielle. Cet atelier faisait suite à deux autres qui s'étaient intéressés successivement à la rédaction d'un avis mobilité dans le cadre d'une demande de permis d'urbanisme puis à la conception d'un itinéraire cyclable.

Cette nouvelle formule consiste à travailler sur des situations existantes très concrètes, avec une visite du terrain, permettant une bonne approche du contexte, de préférence avec l'appui du CeM de la commune où est situé le projet. Après un rappel des éléments théoriques concernés et la mise à disposition d'une méthodologie de travail, les CeM, répartis en petits groupes, travaillent sur plans, crayon et latte en main, pour aboutir, in fine, à une ébauche de projet ou à un avis sur un projet existant.

Lors de cette dernière formation, deux cas très différents ont fait l'objet d'une analyse, de recommandations et de propositions. Le premier exemple concernait une rue d'un village de la commune d'Eghezée, le second un projet de lotissement en périphérie de la

Ville de Namur. Dans les deux cas, la question de la pertinence de la création d'une zone résidentielle à cet endroit était posée. Et le cas échéant, quelle forme prendrait-elle ? Les exercices ont été préparés avec la collaboration des CeM concernés qui, en contrepartie, ont pu profiter des réflexions et des échanges.

Sans présenter en détail ces deux « cas d'école », la restitution des résultats du travail des différents groupes a montré une diversité d'approches et de points de vue, tous intéressants et pertinents, mettant en évidence des intentions complémentaires et posant toutes de bonnes questions : entre sensibilité au cadre de vie pour certains CeM et solution plus organisée de la voirie conservant trottoirs et chaussée pour d'autres.

Pour la création d'une zone résidentielle dans une rue de village, le débat a notamment porté autour du choix entre une zone 30 et une zone résidentielle. Les conditions de trafic ne faisant pas obstacle à la création d'une zone résidentielle, un point de vue se basait sur « la faible densité du bâti et sur les faibles probabilités de développement d'une vie locale dans des quartiers bordés de villas 4 façades », et défendait la zone 30. Un autre point de vue voulait « donner une chance au quartier en créant un espace-rue qui disposerait d'un véritable potentiel de partage » car « c'était l'occasion ou jamais ». Un troisième proposait de créer une zone résidentielle sur la partie de la rue où l'habitat était le plus dense et proche de l'école, et une zone 30 sur l'autre. Des esquisses de plan terrier et de profils en travers accompagnaient la réflexion, visant aussi à briser la linéarité de la voirie, à garantir une utilisation correcte de l'espace, testant la faisabilité d'aménagements.

Le plan du projet de lotissement présenté (une centaine de logements) a, dans un premier temps, fait l'objet

d'une analyse par chaque groupe, discutant la pertinence des connexions avec les voiries et quartiers existants et la cohérence de la circulation piétonne et cycliste, s'interrogeant sur la manière de mettre en place des effets de porte. Ensuite, des propositions ont été faites pour déterminer des sens de circulation adéquats eu égard aux enjeux. Enfin la question du stationnement dans le quartier a fait débat, s'agissant d'un projet sans emplacements sur le terrain privé, mais les regroupant en bordure du quartier. « Est-ce gérable en pratique, sans contrôles, hors d'un petit centre ne disposant pas de commerces de proximité ? » se demandaient plusieurs CeM. En dessinant la voirie pour éviter tout comportement non désiré ? Zone piétonne ? Zone résidentielle ?

La question du choix du statut d'une voirie isolée ou des voiries d'un quartier a montré (les exemples retenus étant relativement complexes...) qu'un ensemble de considérations ont leur place qui, une fois les éléments techniques résolus (flux de trafic, contraintes de circulation dans l'espace...) laisse encore une place importante à la négociation. La question du stationnement et de son contrôle reste cruciale et celle du partage et de l'usage de l'espace public tout autant.

C'est à ce moment là sans doute que les objectifs plus globaux en matière de politique communale doivent conduire la décision finale.

Les évaluations de l'atelier témoignent d'un réel enthousiasme pour cette nouvelle formule. « C'est concret, il y a beaucoup d'échanges, c'est intéressant de discuter entre nous » faisait remarquer Christine Noël, CeM d'Arlon. Quant aux prochains thèmes d'ateliers, les suggestions ne manquent pas. Enfin, les CeM sont également demandeurs de visites de terrain pour visualiser et discuter de « bons exemples ».



Sources : ICEDD.



Un schéma d'accessibilité pour le sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse

Lorsqu'on ne dispose pas de voiture, la mobilité, ou plutôt l'accessibilité, en milieu rural constitue un véritable problème pour les populations qui y résident, vont à l'école, travaillent, bref doivent ou souhaitent se déplacer pour diverses raisons. Cette situation est particulièrement préoccupante dans la botte du Hainaut et l'arrondissement de Philippeville.

La plate-forme intersectorielle du sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse, qui regroupe des associations issues de différents domaines (économique, social, santé...) implantées sur les douze communes (de Couvin à Viroinval en passant par Cerfontaine), s'est constituée avec l'objectif de contribuer à l'amélioration de la santé et de la qualité de vie de ses habitants. Dès 2009, elle s'est penchée sur la problématique de la mobilité, d'une part en apportant de l'information quant aux services disponibles en la matière, d'autre part en interpellant les acteurs quant aux besoins de cette région de Wallonie. Quelques initiatives ont vu le jour.

Au-delà de cette prise de conscience et des premières mesures en place, la réalisation d'un schéma d'accessibilité sur l'ensemble du territoire concerné constituait une démarche nécessaire. Il a bénéficié du soutien du Ministre de la Mobilité, du Comité de développement stratégique de la région de Charleroi et du Sud-Hainaut et du Bureau économique de la Province de Namur. L'ensemble du processus a été encadré par la Direction de la Planification de la Mobilité du SPW. Il vient de s'achever et ses conclusions ont été présentées

aux acteurs locaux dans le cadre d'une matinée de rencontre et de travail, durant la Semaine de la Mobilité.

Outil de diagnostic et de prospective, d'information et de sensibilisation, ce schéma a aussi un caractère opérationnel puisqu'il servira de support à la planification et à la mise en œuvre d'une politique concertée en la matière. En effet, il constitue un plan d'action intégré et cohérent, qui met aussi en évidence la nécessité de mutualiser les ressources pour mettre en place des solutions à coût partagé.

Les recommandations portent sur six axes de développement : le territoire, le transport public, le transport routier, les modes actifs, le transport de marchandises, la communication et la gouvernance. Chaque axe est développé en regard des spécificités de la zone concernée, de ses relations avec les pôles d'attraction voisins, pour déboucher sur des propositions d'actions coordonnées. L'évolution du territoire vers une meilleure prise en compte de ses propres pôles, une offre de transport plus diversifiée et mieux adaptée aux besoins en constituent des points incontournables. La question d'un transport à la demande, souple, avec de petits véhicules, mutualisé entre plusieurs communes, apparaît comme un complément nécessaire à la desserte des lignes régulières de transport public. L'enjeu consiste aussi à mettre en place un processus de collaborations entre les communes.

Parallèlement à cette étude, la mobilisation de certains partenaires du groupe mobilité a abouti à la création de l'asbl Mobilesem, qui regroupe des organismes d'insertion, des services publics, le secteur des personnes handicapées ainsi que des employeurs, provenant de communes différentes, qui proposent déjà un ensemble de services. La mise sur pied de cette centrale de mobilité constitue une première réponse aux besoins



du territoire de l'Entre-Sambre-et-Meuse. Cette asbl est soutenue financièrement par la Fondation Chimay-Wartoise. Des investissements publics ont été obtenus par des points APE. Des financements et infrastructures ont été mis à disposition par certaines communes telles que Couvin, Viroinval et Philippeville.

Rappelons que la Région wallonne a pour objectif de mettre en place une coordination des multiples initiatives d'offre de déplacement existantes en milieu rural. Comme le montrait une étude récente consacrée à un diagnostic de la situation¹, il y a lieu de structurer les différents projets, y compris sur le plan financier, et de les faire mieux connaître, de disposer d'un cadre permettant de guider la création ou la réorganisation de ces différents services à la population, notamment par rapport à la question des périmètres pertinents de chaque type de desserte ou de service envisagé. Nous reviendrons sur les conclusions de cette démarche en temps opportun.

Pour en savoir plus :

sessam.pplateforme-esem.be,
www.pplateforme-esem.be,
www.mobilesem.eu, www.mobilesem.be

> Réglementation routière

Un signal pour la voie sans issue offrant un passage aux piétons et aux cyclistes

Dans le Cemaphore n°110, nous évoquions la problématique des voies sans issue, qui disposent néanmoins d'un passage pour les piétons, voire également pour les cyclistes, via un sentier ou un chemin. Nous faisons état des solutions possibles en matière de signalisation routière afin d'indiquer cet accès aux usagers concernés.



La loi du 10 juillet dernier² a officialisé cette situation en créant, en son article 2, le signal F45b, qui signifie : « voie sans issue, à l'exception des piétons et des cyclistes ». Celui-ci est inséré dans l'article 71 de l'arrêté royal portant règlement général sur la police de la circulation routière. La loi précise également, en son article 3, que le gestionnaire de voirie est libre d'adapter le signal routier F45b pour expliciter chaque situation locale en la matière.

Cette mesure contribuera certainement à une meilleure prise en compte des piétons et des cyclistes, et s'inscrit dans la volonté de promouvoir la mobilité douce, en participant à la matérialisation de réseaux cyclo-piétons.

> Transport en commun

Du neuf sur Infotec

En juin dernier, le groupe TEC a mis en ligne une nouvelle version de son site Internet ainsi qu'une version mobile, afin d'améliorer la qualité du service et de l'information à la clientèle.

Un outil cartographique permet de rechercher les itinéraires et les arrêts sur l'ensemble du réseau wallon des TEC.

De multiples combinaisons sont possibles : visualiser les arrêts à proximité d'une adresse sélectionnée et voir les lignes qui y passent, voir le trajet d'une ligne selon l'horaire choisi, trouver le point de vente le plus proche...

En outre, de nouvelles fonctionnalités ont fait leur apparition. A travers la création d'un module « Perturbations réseau » qui centralise les données, le visiteur a désormais l'occasion de filtrer (par ligne, arrêt ou localité) les perturbations prévues (chantiers...) ou imprévues (intempéries, accidents...) affectant son itinéraire.

L'utilisateur peut configurer son profil en spécifiant son TEC, ses adresses, lignes, itinéraires et arrêts favoris : de quoi offrir une information sur mesure pour chacun des voyageurs.

De plus, un flux RSS et une newsletter complètent la palette d'outils mis à disposition pour informer au mieux les clients des TEC.

La version mobile (m.infotec.be) est une version « allégée » du site web, avec géolocalisation. Ses utilisateurs disposent désormais de diverses fonctionnalités au départ de leur smartphone ou de leur tablette.

Le TEC va également collaborer à l'amélioration de l'application ProchainBus (prochainbus.be), développée par un étudiant liégeois, Thomas Hermine, par la mise à disposition des horaires de toutes les lignes du TEC.

Enfin, infotec.be est en passe d'être accessible aux personnes souffrant d'un handicap (visuel, auditif ou moteur). Le site bénéficiera prochainement du label Any surfer.

Pour en savoir plus : www.infotec.be.



¹ Cfr. L'étude « La mobilité rurale alternative en Wallonie ». Document téléchargeable : www.saw-b.be/Publications/Rapport_IMRA_Final.pdf.

² 10 juillet 2013. Loi en vue d'instaurer le signal d'indication « voie sans issue, à l'exception des piétons et cyclistes » (Moniteur belge du 8 août 2013).

> Plans de déplacement

Mobi'Seraing : vers une mobilité efficace et durable

La ville de Seraing fait partie des 8 territoires expérimentaux du projet européen ZECOS : un projet Interreg IVb qui développe un système de certification Zéro émission de CO₂ à destination des communes.

Ce projet s'inscrit dans la suite logique de l'action « Seraing fait son Bilan CO₂ » initiée en 2010. Les résultats de cette opération ont permis d'identifier de nombreuses actions à mener sur différents tableaux, et notamment en matière de mobilité. En effet, le déplacement des personnes et des marchandises représentait à l'époque de l'étude 25 % des émissions de gaz à effet de serre sur le territoire sérésien (hors sidérurgie et centrale TGV).

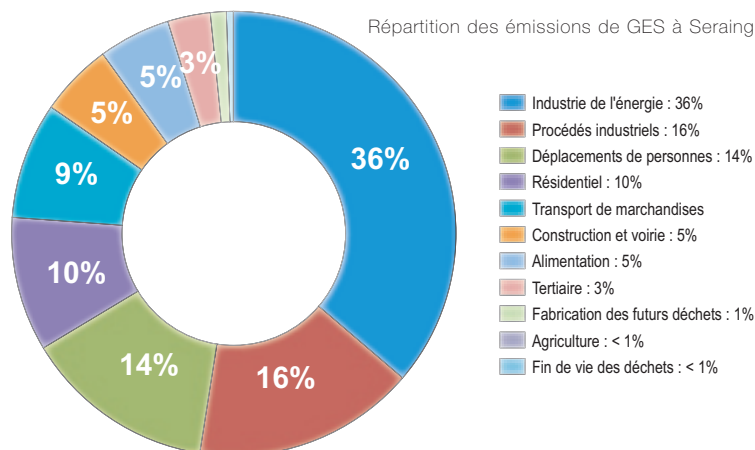
Aujourd'hui, il est impossible d'imaginer le développement d'une ville sans se préoccuper de mobilité. Une ville ne peut être attractive, que ce soit pour ses habitants ou pour des entreprises, s'il est difficile d'y circuler. C'est pourquoi Seraing a entamé de grands chantiers de rénovation urbaine regroupés dans un Master Plan. Il s'agit notamment de la création du Boulevard urbain, qui comprendra des pistes cyclables et un site propre pour les bus.

Mobi'Seraing

L'opération Mobi'Seraing constitue un axe important de la gestion de la mobilité sérésienne. Car la requalification urbaine ne peut atteindre, seule, ses objectifs. Il est nécessaire d'impliquer les autres acteurs du territoire dans la réflexion. Mobi'Seraing offre la possibilité à 14 écoles et à 9 entreprises, qui représentent plus de 5 800 élèves et 2 700 salariés, de réaliser leur plan de déplacement.

Ainsi, avec l'aide d'un bureau d'études constitué d'experts en mobilité, l'Arebs (Agence pour le Redéploiement économique du Bassin Sérésien) organise des ateliers pour les référents mobilité de ces écoles et entreprises

Répartition des émissions de GES à Seraing



(y compris l'administration communale). Les participants vont pouvoir trouver des solutions concrètes aux difficultés auxquelles ils font face en termes de mobilité : manque d'infrastructure pour les cyclistes, danger pour les piétons, faiblesse de l'offre de transports en commun, difficulté de changer les mentalités, etc.

Les pistes concrètes de solution qui se dégagent au niveau des écoles concernent l'éducation à la sécurité routière, la promotion de l'utilisation des transports publics, l'engagement de stewards pour aider les élèves à traverser et la création de passages sécurisés pour piétons. Les entreprises, quant à elles, vont se focaliser sur la désignation d'un « coordinateur mobilité » en leur sein, la création d'une base de données « covoiturage » (58 % des travailleurs vivent dans la même zone), l'installation de douches et de vestiaires pour les cyclistes (40 % des salariés ont moins de 5 kilomètres à parcourir), le remboursement complet des abonnements de transports en commun ou l'octroi d'une indemnité vélo.

Le 19 septembre dernier, à l'occasion de la Semaine de la Mobilité, les participants se sont rassemblés à l'Hôtel de Ville, pour signer une charte dans laquelle ils s'engagent à mener à terme l'opération et à promouvoir de manière continue la mobilité douce.

Des véhicules électriques

Le volet mobilité du projet ZECOS comporte d'autres mesures. Au printemps prochain, les employés communaux, qui auront pris possession de la nouvelle Cité Administrative, auront à leur disposition 3 voitures et 5 vélos électriques pour leurs déplacements professionnels.

Les voitures remplaceront les véhicules thermiques utilisés actuellement et permettront de se rendre à des réunions ou de distribuer le courrier sans émettre de CO₂ ! Quant aux vélos, pouvoir escalader l'important dénivelé du territoire sérésien sans effort tout en évitant les bouchons, voilà qui devrait sensibiliser le personnel communal à la mobilité douce. En effet, la recharge des batteries de ces véhicules sera assurée par une série de panneaux photovoltaïques.

Contact : Etienne GOOS
egoos@arebs.be



Source : Arebs.



Source : Vennbahn.eu

> Mobilité en chiffres

Le Wallon effectue les plus longues navettes d'Europe

Selon les chiffres du Service public fédéral Mobilité et Transports, le Wallon parcourt, en moyenne, une distance annuelle 15 % supérieure à la moyenne européenne, 20 % supérieure à la moyenne française et 25 % à la moyenne néerlandaise.

Une étude récente¹ de la Conférence permanente pour le développement territorial (CPDT) effectue les constats suivants. Le bassin de recrutement de Bruxelles est très vaste. Il intéresse des habitants de toutes les communes de Wallonie, sauf une (Martelange). Les 350 000 travailleurs qui se rendent à Bruxelles totalisent, ensemble, 14 millions de kilomètres chaque matin. La distance moyenne parcourue par chacun est donc de 40 kilomètres. Quant au bassin de recrutement de Namur, il draine des travailleurs de toutes les communes sauf deux (Raeren et Saint-Vith). Mais plus généralement, les navettes s'effectuent aussi entre toutes les villes et les villages.

C'est beaucoup : cela coûte cher en énergie, en pollution, et bien sûr en temps de déplacement. Il n'y a pas vraiment de solution en vue, car les critères de choix du cadre de vie de chacun sont multiples et que l'on déménage peu. L'augmentation du temps de parcours et du coût de déplacement pourraient seuls faire pencher, peut-être, la balance.

> Vélo

Une piste cyclable de ... 125 kilomètres !

La piste cyclable de la Vennbahn a été inaugurée cet été. Longue de 125 kilomètres, elle part

d'Aix-la-Chapelle, en Rhénanie-du-Nord-Westphalie, et rejoint le Grand-duché de Luxembourg en passant par les Cantons de l'Est, à proximité de la Rhénanie-Palatinat. Elle passe par Malmédy, Saint-Vith et Butgenbach.

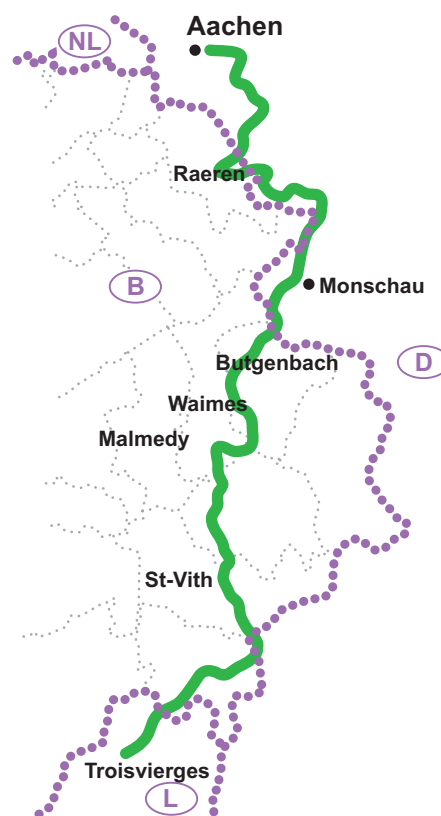
C'est la plus longue piste cyclable et pédestre ininterrompue transfrontalière d'Europe. C'est aussi une des plus longues pistes au monde aménagée sur un ancien site de chemin de fer. Avec des pentes qui ne dépassent pas 2 %, elle est accessible à tous. Elle fait partie intégrante du réseau RAVeL.

Elle résulte d'une coopération transfrontalière entre ces trois Régions dans le cadre d'un projet Interreg. Sa réalisation représente un coût global de 17,7 millions d'euros. La Communauté germanophone, la Région wallonne et la commune de Waimes ont investi ensemble environ 5,8 millions d'euros. La participation des partenaires allemands et luxembourgeois s'élève à près de 4,7 millions d'euros. Les visiteurs bénéficient désormais d'un large réseau ramifié de pistes cyclables et pédestres, au sein de la plus grande zone naturelle protégée d'Europe centrale.

Ce projet vient de recevoir « l'European Greenways Awards », dans la catégorie produit touristique. Outre sa qualité intrinsèque, le jury a épinglé la création d'un réseau de location de vélos électriques.

Pour en savoir plus : www.vennbahn.eu

¹ Cfr. La note de recherches de Cédric Bazet-Simoni : « Énergie ; transport et bassins de recrutement », CPDT, n°38, mai 2013.



> Conseils de lecture

Urbanisme, conception et gestion des espaces pour prévenir la malveillance – Manuel, AGIS – Action Safepolis 2006-2007.

Une demande sociale s'exprime aujourd'hui de plus en plus clairement pour une ville et des espaces urbains plus sûrs. Or, en y regardant de près, il apparaît que les principes de composition, de fonctionnalité et de gestion des espaces qui font la qualité urbaine d'un projet sont proches de ceux qui participent à la sécurité des espaces et au sentiment de sécurité des usagers.

A ce titre, la sécurité peut devenir un objectif assumé du projet urbain. Elle rejoint alors les préoccupations d'un développement durable en tant que condition de la pérennité des espaces construits et élément de la qualité du projet urbain.

Cet ouvrage ne formule pas des recommandations normatives de formes urbaines, mais aide à comprendre leur impact positif ou négatif sur la sécurité. Il présente des principes d'urbanisme, de conception des espaces et de modes de gestion favorables à la sécurité.

Il est disponible en version pdf auprès du CDDM.

Les zones résidentielles et de rencontre ou le partage de l'espace public, dans la sécurité et le respect mutuel, IBSR, Août 2013.

Les zones résidentielles et de rencontre sont des concepts particuliers d'aménagement de l'espace public en ce sens qu'ils reconnaissent explicitement la prépondérance des fonctions sociales et riveraines sur la fonction de circulation. Pour assurer le respect entre usagers et permettre aux fonctions de séjour de s'épanouir dans l'espace public, une conception adéquate de la zone est nécessaire.

Cette publication veut avant tout donner des idées d'aménagements aux gestionnaires en permettant aux villes et communes de sortir de la configuration traditionnelle de nos voiries.

La brochure est disponible sur le site de l'IBSR (webshop.ibsr.be) ou sur demande au CDDM.

Le CDDM est à votre disposition pour toutes vos recherches de documentation, que vous soyez ou non Conseiller en mobilité : n'hésitez pas à nous contacter !

Info : Brigitte Ernon - Gestionnaire
Centre de documentation et de diffusion en mobilité
Tél. : 081 77 31 32
centre-doc-mobilite@spw.wallonie.be

> Agenda

Du réseau

- Début 2014, démarrage d'un nouveau cycle de formation de base de Conseiller en mobilité.

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

Hors réseau

- Le 26 novembre 2013, colloque CPDT :
« Densification et qualité de vie. Quel projet pour le territoire wallon ? », au Palais des Congrès à Liège.

Infos : dgo4.spw.wallonie.be/dgatlp/colloques

- Les 4 et 5 décembre 2013, colloque annuel Polis :
« Innovation in Transport for sustainable cities and regions », à Bruxelles.

Infos : www.polisnetwork.eu/2013conference-registration

> Humour



Source : Pierre Tacheron.

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
Boulevard du Nord, 8, B-5000 Namur
reseau-cem@spw.wallonie.be
cem.mobilite.wallonie.be

Photo de couverture - Atelier CeM - Zone résidentielle. Source : ICEDD.