

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

- > La parole à ... Pascal Moens
- > Semaine de la Mobilité. Bougeons mieux ensemble
- > Avec Tec-it-easy : la carte MOBIB est arrivée en Wallonie
- > Une centrale de mobilité pour le Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse
- > A Namur : Soyons courtois. La rue, ça se partage
- > A Liège, les quais de Meuse font peau neuve
- > Un réseau des Mobility Managers en Région wallonne
- > Une passerelle piétonne sur l'Ourthe
- > Créer une place de stationnement réservée aux personnes handicapées : sur base de quels critères ?

> sommaire





Transbordement - Basse Sambre. Source : SPW - DPVNI.

> La parole à ...

Pascal Moens, directeur de la Promotion des Voies navigables et de l'Intermodalité (DPVNI) du Service public de Wallonie (SPW)

La DPVNI est une Direction de la Direction générale « Mobilité et Voies hydrauliques » du SPW, c'est-à-dire la DG chargée, notamment, de gérer, entretenir, développer et exploiter le réseau wallon de voies navigables, qui compte aujourd'hui quelque 450 kilomètres de fleuves, canaux et rivières aménagés pour le transport de marchandises par bateau et pour la navigation de plaisance.

La Belgique, et en son sein la Wallonie, fait partie des trois grands acteurs fluviaux européens avec les Pays-Bas et l'Allemagne.

Chaque année, quelque 40 millions de tonnes de marchandises empruntent les voies navigables wallonnes, qui s'articulent autour des bassins de nos deux fleuves, la Meuse et l'Escaut, et qui offrent un accès direct vers les voies navigables des pays voisins (Pays-Bas, France, Allemagne) et vers les grands ports de mer d'Europe occidentale (Anvers, Rotterdam, Dunkerque, Hambourg...).

Si la vocation du transport fluvial et intermodal (via des connexions avec le transport ferroviaire par exemple) est avant tout économique, le rôle qu'il joue dans la mobilité wallonne, belge et de l'Europe du Nord-Ouest en général est parfois méconnu, mais en tout cas bien réel et non négligeable ! Imaginez un instant, 40 millions de tonnes de marchandises transportées chaque année via les voies navigables rien qu'en Wallonie, cela nous fait l'équivalent de quelque 2 millions de camions qui heureusement ne doivent pas circuler sur nos routes pour ces prestations !

D'un point de vue environnemental, le transport fluvial est nettement plus économique à la tonne transportée que

le transport routier (3 à 6 fois moins de production de CO₂), il est beaucoup plus sûr (très peu d'accidents sur les voies navigables) et crée encore, de façon générale, nettement moins de nuisances pour la société et les riverains (peu d'impact sonore et visuel, intégration harmonieuse dans les paysages, peu ou pas de consommation d'espaces libres, avantage pour atteindre les centres urbains et économiques, etc.).

Pour les années à venir, la Wallonie s'est engagée à moderniser son réseau de voies navigables et à s'assurer qu'il s'intègre parfaitement, en gabarit et en qualité, aux grands axes fluviaux européens définis et soutenus par la Commission européenne dans le cadre des réseaux transeuropéens de transport et des corridors multimodaux de fret. Le travail a déjà commencé et on inaugure en cette année 2015 deux très grandes écluses au gabarit de 9 000 tonnes, à Lanaye et à Ivoz-Ramet.

Plus d'informations ? La DPVNI édite chaque année un rapport baptisé « Les Infos des voies navigables et de l'intermodalité » qui dresse un état des lieux de la situation du secteur en Wallonie.

Contact : Pascal MOENS
 pascal.moens@spw.wallonie.be
 dpvni@spw.wallonie.be
 www.voies-hydrauliques.wallonie.be

Missions de la DPVNI

- Encourager le recours au transport fluvial et intermodal de marchandises en Wallonie ;
- Promouvoir le tourisme fluvial en Wallonie ;
- Développer les contacts avec les acteurs économiques concernés par le transport fluvial (chargeurs, industriels, logisticiens, affréteurs, bateliers, associations professionnelles, institutions, etc.) ;
- Gérer les relations internationales de la Direction générale et assurer le suivi de la problématique « transport » au plan international.

> Semaine de la Mobilité

Bougeons mieux ensemble !

Du 16 au 22 septembre prochain aura lieu la seizième édition, en Wallonie, de la Semaine de la Mobilité. Pour préparer au mieux cette manifestation, la Région a pris les devants en invitant les communes à participer à un workshop de présentation des différents types d'actions proposées et les outils mis à leur disposition afin de faciliter la mise en place de leurs projets.

Notons que cette édition 2015 va se focaliser sur quatre types de projets, avec :

- un focus sur le covoiturage avec une journée spéciale « Carpool day » le vendredi 18 septembre ;



- des défis mobilité des familles, des écoles, des administrations communales, encouragés par les communes : une opportunité de tester la crédibilité des alternatives à la voiture ;
- des actions de communication via le web et les réseaux sociaux (facebook et twitter) ;
- des défis mobilité dans les entreprises, organisés avec la collaboration de l'Union Wallonne des Entreprises.

Une centaine de participants, représentant plus de septante communes, ont répondu présent à cette invitation. Luc Pire, parrain de cette nouvelle Semaine de la Mobilité 2015, a animé la matinée, rappelant, d'entrée de jeu, la valeur de l'exemple comme incitant majeur à des changements de comportements.

Le covoiturage constitue la cible privilégiée de cette édition qui sera marquée par des actions encourageant cette pratique, mais aussi la promotion des parkings de covoiturage et des centrales de réservation. Le tout sera encadré par une vaste campagne d'information et de communication.

Quant aux défis proposés aux communes, celles-ci bénéficieront d'un accompagnement de projet, d'un mode d'emploi et d'outils de promotion. A chacune de composer ensuite son programme, de définir ses objectifs et ses cibles.

Pour illustrer ces actions, des exemples de bonnes pratiques de l'édition 2014 ont été présentés durant le workshop. Ainsi, la commune de Chaudfontaine a exposé le défi organisé au sein de l'école de Beaufays. Quant à la Ville de Waterloo, elle a fait part de son expérience de défi de l'administration communale et de défi des familles. Enfin, sentiers.be, Empreintes et Taxistop, associations actives dans la Semaine de la Mobilité, ont chacune proposé différentes actions envisageables à cette occasion. Toutes les présentations du workshop sont disponibles sur le site internet.

Contact : semaine.mobilite@spw.wallonie.be
www.semainemob.be

Facebook : Semaine de la Mobilité

Twitter : WallonieMobilIT

> Billettique

Avec Tec-it-easy, la carte MOBIB est arrivée en Wallonie

Pour avoir accès au réseau de transport en commun en Belgique, les usagers doivent désormais disposer de la carte sans contact MOBIB (MOBility In Belgium). Dorénavant, celle-ci constitue le support unique pour tous les titres de transport : abonnement, titre multi-voyages, simple parcours... sur les réseaux TEC, STIB, DE LIJN et de la SNCB.

A chaque montée à bord d'un bus du TEC, la carte doit passer devant un « valideur ». Ce principe est obligatoire. Il permettra aussi au TEC de mieux connaître les déplacements de ses clients et d'optimiser son offre. Le chargement de la carte s'effectue en ligne, dans les points de vente TEC, aux automates de vente...

La carte MOBIB est nominative. Elle coûte 5 euros et est valable pendant 5 ans.

Pour en savoir plus : www.infotec.be/fr-be/titresettarifs/mobib.aspx



Source : lavenir.net



Une centrale de mobilité pour le Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse

Ce territoire, composé d'une douzaine de communes, est caractérisé par un revenu moyen par habitant assez bas, par un isolement par rapport à des pôles d'attraction et par une mauvaise accessibilité des pôles d'emploi et de services. Pour contrer ce contexte défavorable, une plate-forme, constituée d'acteurs de l'associatif, de centres de formation professionnelle, de CPAS, de Plans de cohésion sociale et de sociétés de titres services, a été créée en 2011.

Sa première préoccupation fut d'apporter une aide au déplacement des demandeurs d'emploi et des bénéficiaires du revenu d'intégration sociale, avec la mise en place d'un service d'aide à l'obtention du permis de conduire.

En parallèle à cette démarche, des tables rondes, initiées en 2011 avec des acteurs impliqués dans des initiatives de mobilité rurale alternative, avaient abouti à la conclusion qu'il était indispensable d'optimiser les différents services de mobilité existants au sein de chaque commune.

Forte de ces deux constats, une expérience pilote de coordination de l'offre de transport disponible est actuellement en cours pour le territoire du Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse. La première étape a consisté à identifier et à inventorier les initiatives de mobilité rurale alternative au sein des douze communes de ce bassin de vie et des communes voisines, en Wallonie et en France. Vingt-cinq opérateurs sont actifs sur ce périmètre. Ils ont chacun leurs spécificités, en termes de publics-cibles, d'horaires, de tarification, de zone couverte... Il a fallu convaincre chacun du bénéfice qu'il tirerait d'une démarche de mise en commun des services proposés à la population.

Une centrale d'appel est accessible à tout public du lundi au vendredi via un numéro vert ou par mail. Elle a pour mission de répondre aux demandes locales auxquelles le centre d'appel Infotec ne peut répondre. Elle oriente, en priorité, les demandes vers l'offre de transport en commun régulier et les modes actifs, puis vers les services spécifiques (transport médical non urgent, taxi social, covoiturage...), ensuite vers les centrales des moins mobiles (chauffeurs volontaires), enfin vers les taxis privés.

Pour répondre adéquatement, le call center doit définir le « profil de la demande », c'est-à-dire croiser les données du trajet à parcourir (points de départ et d'arrivée), les horaires... avec les caractéristiques de la personne (âge, capacité de déplacement, situation socio-professionnelle...).

Le call center prend en charge les demandes de toutes les catégories de publics. Notons cependant que deux

demandes sur trois émanent de personnes isolées et/ou précarisées. Les trajets sont principalement tournés vers les hôpitaux et les kinesiithérapeutes. Pour des déplacements plus longs, dans le cadre de soins par exemple, la centrale est particulièrement utile.

Dans 90 % des cas, une réponse peut être apportée. Les 10 % de non réponse résultent de demandes de dernière minute, de la difficulté de proposer des transports de groupes (scouts, randonneurs...) car les véhicules disponibles ont une capacité maximale de 8+1, ou d'une offre de transport adapté pas encore suffisamment bien coordonnée.

La centrale traite en moyenne 80 à 90 appels par semaine. Elle gère aussi les 55 chauffeurs volontaires de la Centrale des Moins Mobiles. Le trajet proposé est le plus proche et le plus rapide. Le service s'inscrit dans une démarche qualité puisqu'un formulaire de satisfaction accompagne chaque demande.

MOBILESEM s'est fixé d'autres objectifs : développer des synergies avec les communes via une « charte pour la mobilité dans le Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse » (signée par 11 communes), de promouvoir la mobilité douce et la mobilité alternative, via son service vélo et son service écomobilité. Enfin, la plate-forme poursuit son programme d'aide à l'obtention du permis de conduire via MOBILESEM Permis.

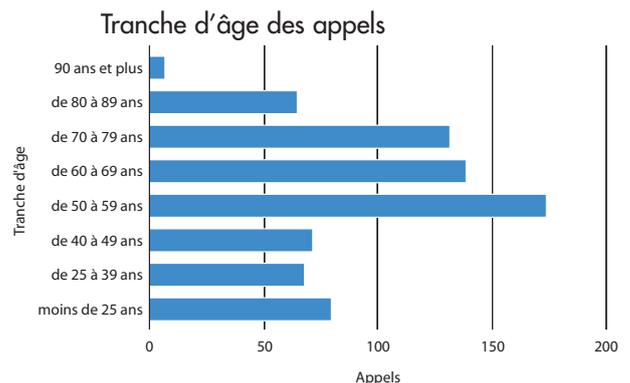
Les besoins sont importants. En parallèle à ce projet pilote, soutenu par la Région wallonne, d'autres initiatives de coordination locale tentent de se mettre en place en Brabant wallon, à Verviers, à Huy-Waremme...

Contact :

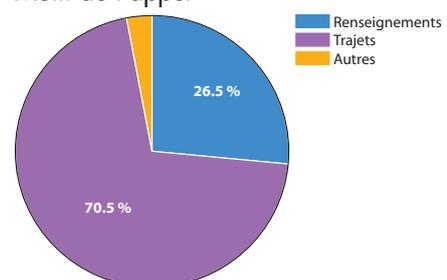
www.mobilesem.be
www.plateforme-esem.be

Coordinations locales. Pour en savoir plus :

mobilite.wallonie.be/home/politiques-de-mobilite/mobilite-rura



Motif de l'appel





Source : ICEDD.

paysagère, bordé de places de parking et de trottoirs ;

- des carrefours confortables pour les modes doux, en plateau, au croisement de chaque axe venant de la ville vers la Meuse, permettant d'améliorer l'accessibilité locale mais également les traversées cyclo-piétonnes ;
- d'un tunnel d'une longueur de 400 mètres sous l'avenue Blondin servant à la sortie de la ville (ce tunnel n'est pas encore accessible : il sera ouvert à la circulation prochainement, lorsque la pose des équipements électromécaniques sera terminée) ;
- la réalisation d'une promenade cyclo-piétonne en bord de Meuse ;
- la création de nombreux espaces verts.

Ce projet rencontre ainsi un ensemble d'objectifs :

- la réintégration urbaine des quais de Meuse ;
- une meilleure sécurisation grâce à l'installation de feux tricolores ;
- une amélioration de la fluidité du trafic automobile ;
- une meilleure accessibilité des quartiers en favorisant la mobilité douce ;
- l'aménagement d'espaces verts : pelouses et jardins accessibles à tous ;
- la création de liaisons piétonnes et cyclistes sécurisées depuis/vers la gare des Guillemins, le long de la Meuse et depuis/vers les quartiers ;
- une réappropriation du fleuve par les Liégeois.

Le coût total des travaux s'élève à 25 millions d'euros. Ils sont subsidiés par l'Europe (Fonds structurels européens) à concurrence de 40 %. Ils font partie d'un projet plus vaste visant au développement du quartier de la gare TGV, au même titre que l'esplanade des Guillemins et la passerelle cyclo-piétonne actuellement en construction, qui reliera le quartier de la gare au parc de la Boverie.

Contact : Lucie GERARDY
lucie.gerardy@spw.wallonie.be

> Communication

A Namur : « Soyons courtois. La rue, ça se partage »

La Ville de Namur, en association avec la Commission communale consultative des aînés vient de lancer une campagne de courtoisie dont l'objectif est d'attirer l'attention de toutes les catégories d'usagers (automobilistes, cyclistes et piétons) à respecter les règles qui permettent à chacun de se déplacer à son rythme et en toute sécurité.

Le TEC, la police, le Gracq, le comité des personnes à mobilité réduite... se sont associés à cette démarche.

La campagne comporte de nombreuses actions : sensibilisation à la sécurité routière dans les écoles, cartes cyclables reprenant les lieux où le cycliste est autorisé à se déplacer, formation à la conduite d'un vélo en ville, diffusion de capsules vidéo et spots radio, d'affiches et de flyers, mise en place d'une signalisation verticale et des marquages...

Contact : www.ville.namur.be/mobilite

> Aménagements

A Liège, les quais de Meuse font peau neuve

L'aménagement de l'ancienne voie rapide à gabarit autoroutier qui relie le Pont de Fragnée au rond-point des Prémontrés (environ 2.5 kilomètres de quais réaménagés) a permis de revaloriser cet espace en bord de Meuse et de le partager harmonieusement entre les piétons, les cyclistes et les automobilistes, le transformant en boulevard urbain.

Les travaux ont porté sur :

- la réalisation d'un boulevard à deux fois deux bandes de circulation séparées par une berme centrale



Source : J. Pers.





> Entreprises

Un réseau des Mobility Managers en Région wallonne

Les entreprises sont de plus en plus souvent confrontées aux préoccupations mobilité de leur personnel. Certaines ont structuré leur démarche en réalisant un plan de déplacement d'entreprises et/ou en nommant un « Mobility Manager ». Il manquait encore un lieu d'échange.

C'est pourquoi, la Cellule Mobilité de l'Union Wallonne des Entreprises leur a proposé de constituer un « Réseau des Mobility Managers ». L'ambition de cette dynamique est de créer un lieu de partage d'expériences et d'informations, de rencontres thématiques permettant de mutualiser les compétences.

Ce réseau est réservé exclusivement aux personnes ayant la gestion de la mobilité dans leurs attributions. Ils peuvent faire partie du personnel d'une entreprise privée ou d'une institution publique.

Une vingtaine de Mobility Managers d'entreprises implantées en Wallonie et à Bruxelles se sont donné rendez-vous à l'Union Wallonne des Entreprises. Cette première rencontre a permis de s'accorder sur une vision commune du rôle effectif du Mobility Manager d'entreprise ainsi que sur l'intérêt d'un Réseau. Les attentes portent sur la mise en commun des connaissances et des bonnes pratiques. En effet, la fonction de Mobility Manager s'ajoute bien souvent à d'autres responsabilités au sein de l'entreprise et dans la plupart des situations, ce métier finit par s'apprendre sur le « tas ».

Le réseau aura aussi comme objectif la mutualisation de certaines actions pouvant servir les intérêts communs (autorités publiques, opérateurs de transports, etc.), et la création d'un terrain d'argumentations permettant de convaincre ou de sensibiliser les décideurs ou le personnel de l'entreprise.

Contact : mobilite@uwe.be

> Mobilité douce

Une passerelle piétonne sur l'Ourthe

Le 16 mars dernier, une passerelle a été posée au-dessus de l'Ourthe, à Barvaux (commune de Durbuy). Cet ouvrage métallique de 48 mètres 50 de long et d'un poids de 27 tonnes est arrivé par les airs. Durant trois semaines, la passerelle a été assemblée telle un gigantesque meccano, avant d'être mise en place.

Il s'agit de la dernière étape de l'opération de revitalisation du quartier de la Gère, à Barvaux. C'est un partenariat public-privé entre la Ville et une société privée. Le coût de la passerelle s'élève à 220 760 euros. Celle-ci relie un important espace de stationnement, sous-utilisé, au centre de Barvaux. Elle vise donc principalement à encourager les véhicules venant du plateau nord (via Tohogne) et désirant s'arrêter à Barvaux (écoles, commerces, administrations diverses, banques, marché hebdomadaire...) à ne pas traverser l'Ourthe. Les emplacements de stationnement du « parc du Juliéna », sorte de parking d'accueil, sont désormais à moins de 5 minutes à pied du centre de Barvaux.

La Ville espère ainsi réduire la circulation des automobiles dans le centre de Barvaux, principalement aux heures d'entrée et de sortie des écoles. La passerelle n'est pas destinée aux cyclistes, même s'ils pourront l'emprunter en descendant de leur vélo (caillebotis). Pour eux, emprunter la passerelle ne présente pas d'intérêt.

Une autre passerelle sera construite cette année, sur le ruisseau Ris Dodet, dans le même esprit que la première, mais sera de dimensions modestes. Elle devrait favoriser l'utilisation d'un autre parking par les clients des commerces et du marché hebdomadaire.

Contact : Michèle THOMAS
michele.thomas@durbuy.be



Question de CeM

Créer une place de stationnement réservée aux personnes handicapées : sur base de quels critères ?

Les communes sont régulièrement, voire de plus en plus souvent, sollicitées par leurs citoyens pour la création de places de stationnement réservées aux personnes handicapées¹ sur leur territoire².

Que prévoit la réglementation ?

Deux circulaires ministérielles³ déterminent un ensemble de recommandations (et non d'obligations). De son côté, le CVWATUPE⁴ fixe les dimensions et le nombre d'emplacements de stationnement minimum à prévoir à proximité des bâtiments ouverts au public ou à usage collectif.

Deux cas de figures se présentent :

- la création d'un ou de plusieurs emplacements réservés dans des endroits fort fréquentés : dans les zones commerciales et à proximité de lieux publics : bâtiments administratifs, hôpital, centre culturel et autres lieux à caractère communautaire ;
- la création d'un emplacement réservé le plus proche possible du domicile ou du lieu de travail d'une personne à mobilité réduite qui en a fait la demande auprès de la commune. Cet emplacement n'est pas nominatif. Il doit disparaître lorsque la personne déménage ou lorsqu'elle change de travail.

Pour les réservations d'ordre particulier, retenons que :

- ces emplacements demeurent publics et sont donc accessibles à toute personne détentrice de la carte spéciale de stationnement (aucun nom, ni numéro d'immatriculation ne peut figurer sur la signalisation) ;
- ils ne peuvent être établis si le requérant dispose d'un garage ou d'un endroit pour remiser un véhicule, attendant ou assez proche de son habitation ou de son lieu de travail ;
- le requérant doit disposer, lui ou quelqu'un habitant sous le même toit, d'un véhicule ;
- une réservation peut être établie si le garage est situé trop loin du domicile ou du lieu de travail de la personne handicapée ou n'a pas les dimensions requises pour accueillir un véhicule, l'emplacement pourra alors être organisé à hauteur du garage.

- un emplacement ne peut être réservé là où il est interdit, nuit à la sécurité ou fait l'objet d'un stationnement alterné.

La réservation d'un emplacement ne constitue pas une obligation pour la commune, celle-ci est autorisée à définir ses propres critères d'attribution.

Certaines communes ont élaboré des critères complémentaires. Ainsi par exemple on retrouve :

- la difficulté de trouver un emplacement de stationnement à proximité du domicile du demandeur ;
- le fait qu'un garage se situe à plus ou moins de X mètres du domicile ou du lieu de travail du demandeur ;
- le fait que l'emplacement puisse ou non être tracé à une distance maximale de Y mètres de l'entrée du logement ou du lieu de travail du demandeur ;
- l'existence d'un certain nombre de réservations dans la rue visée par la demande.

Lorsque la personne handicapée se fait véhiculer fréquemment par une personne n'habitant pas son domicile, il est possible d'envisager une interdiction de stationnement à hauteur de la maison de la personne handicapée pour lui permettre un embarquement ou un débarquement plus aisé.

Peut-on refuser une demande sur base de critères médicaux ?

Oui, c'est possible. Certaines communes se réservent le droit de créer un emplacement, par exemple, uniquement lorsque la personne concernée a un grave handicap des membres inférieurs (utilisation de béquilles, d'une chaise roulante...) ou un handicap général d'au moins 80 % compromettant gravement sa mobilité (affections graves sur le plan cardiaque ou pulmonaire...).

Comment gérer les demandes ?

L'adoption d'un règlement communal, relatif à la réservation de stationnement pour les véhicules automobiles à proximité du domicile ou du lieu de travail des personnes handicapées, permet de préciser la procédure et les critères qui sont pris en compte. Une enquête de police est indispensable pour examiner les demandes avec le discernement nécessaire. Rappelons que la création d'un emplacement nécessite l'adoption d'un règlement complémentaire de circulation routière.

¹ La carte de stationnement réservée aux personnes handicapées peut être octroyée lorsque l'un des critères suivants est satisfait :

- vous êtes invalide permanent à 50% ou plus (invalidité des jambes) ou à 80% ou plus (autres invalidités) ;
- vous êtes invalide de guerre (civile ou militaire) à 50% ou plus ;
- vous êtes entièrement paralysé des bras ou vous avez été amputé des 2 bras ;
- votre état de santé réduit votre autonomie ou votre mobilité*.

*Si vous avez plus de 21 ans : 12 points ou plus (autonomie) ou 2 points ou plus (mobilité). Si vous avez moins de 21 ans : 2 points dans la catégorie « Déplacement » ou « Mobilité et déplacement ».

Source : www.handicap.fgov.be/fr/mesures-sociales-et-fiscales/carte-de-stationnement#conditions.

² Cette question de CeM fait suite à une interpellation de la CeM de Nivelles au réseau des CeM, relayée par celui-ci aux CeM communaux, qui ont été nombreux à partager leurs pratiques.

³ Circulaire ministérielle du 3 avril 2001 relative aux réservations de stationnement pour les personnes handicapées (Moniteur belge du 5 mai 2001) et Circulaire ministérielle relative aux réservations de stationnement pour les personnes handicapées (Moniteur belge du 25 avril 2003).

⁴ Article 415. « Les parkings doivent comporter à proximité immédiate de leur sortie ou de l'entrée du bâtiment qu'ils jouxtent un emplacement d'une largeur minimale de 3,50 m et un même emplacement par tranches successives de 50 emplacements. Ces emplacements sont réservés sur une surface horizontale et sont signalés.



> Lu pour vous ...

En cette période estivale, nous nous penchons sur une problématique susceptible d'intéresser toutes les communes à vocation touristique : l'accueil des camping-cars. En Wallonie, une vingtaine de communes seulement proposent une aire de service.



Le CEREMA vient de publier une série de fiches consacrées aux véhicules de loisirs (mieux connaître le public des camping-caristes, accueil des véhicules dans les communes, retombées économiques, communication ...)

qui font le tour du sujet afin de mieux connaître cette pratique qui ne cesse de se développer.

Thomas Kirszbaum, **En finir avec les banlieues ? Le désenchantement de la politique de la ville**, Editions de l'Aube, 2015 (Bibliothèque des territoires).



Parler de la « crise » des banlieues suggère que nous ferions face à un problème provisoire dont il serait possible de venir à bout par un traitement adapté. Pourtant la leçon des historiens est claire : les banlieues sont depuis toujours aux marges de la ville, mais au cœur d'une question sociale, urbaine et politique en perpétuelle recomposition.

Ce livre mêle des réflexions de jeunes chercheurs novateurs et de personnalités incontournables sur la question des banlieues. Dans une perspective à la fois historique et comparative avec d'autres pays européens, il essaie de faire évoluer un débat bloqué depuis trop longtemps. Un ouvrage décapant !

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

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

> Agenda

Du réseau

- Janvier 2016. Démarrage d'un nouveau cycle de formation de base

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

- Jusqu'au 15 août 2015. Concours photo. Le RAVel à 20 ans.

Infos : ravel.wallonie.be

- Du 16 au 22 septembre 2015. Semaine de la mobilité.

Infos :
semaine.mobilite@spw.wallonie.be
www.semainemob.be



> Humour



Photo de couverture : Tournai. Quai de l'Escaut. Source : ICEDD.