

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

- > La parole à ... Didier Antoine
- > Aménagements en Frise.
Le concept Monderman et
la responsabilité
du gestionnaire de voirie
- > Vélo. Une stratégie globale,
qui s'adresse à chacun
- > Réglementation. Motocyclettes et
nouvelle carte communale
de stationnement
- > Commission consultative.
La CCAT prend un M comme « mobilité »
- > Mobilité en chiffres.
L'ascension de la voiture partagée

Ça,
c'est un vélo
de courses !

Le savez-vous ?

96% des achats en ville pèsent moins de 10 kg. Faites le calcul : combien de fois votre voiture est-elle vraiment indispensable ? Avec le vélo, le stationnement est toujours aisé. Alors, la prochaine fois, pour le pain, le vidéoclub ou le bureau de poste, pensez au vélo !

Le vélo :
le plus rapide
en ville.

Le savez-vous ?

La vitesse moyenne d'un automobiliste en ville est de 11 km/h. Sans aucun entraînement, le vélo vous offre une vitesse moyenne de 10 à 15 km/h. Tous les tests comparatifs le prouvent, le cycliste arrive toujours le premier ! Notamment parce qu'il peut contourner les files aux feux rouges et emprunter les sens uniques limités.

> sommaire

> La parole à ...

Didier ANTOINE, attaché à la Direction du Trafic et de la Sécurité Routière du MET

En une dizaine d'années, les mesures de trafic, et plus généralement, la connaissance de la mobilité se sont considérablement développées. A mes débuts, l'objectif des mesures de trafic se limitait aux statistiques nationales et internationales et à l'une ou l'autre modélisation théorique. Toutefois, les enjeux liés à la mobilité et la prise de conscience de ceux-ci par la société modifia l'ensemble. Certes, par le passé, il y avait déjà eu des études de circulation pour certains projets mais pas à l'échelle actuelle.

La diversification des mesures et leur exploitation est donc impressionnante: spectre de poids pour le dimensionnement des chaussées, volume de trafic pour la conception des carrefours, évolution de la vitesse sur un itinéraire ou dans le temps suite notamment à un aménagement, volume de trafic et sa composition pour l'évaluation de la nuisance sonore, répartition transversale des véhicules dans le processus d'usure des marquages, incidence du trafic camions sur une portion de routes, interaction trafic – sécurité, études d'incidences d'implantation, ...

C'est pourquoi, tant le MET que des entreprises ont développé leurs activités dans le domaine. Pour l'intensification, nous sommes passés d'une bonne centaine de poses de compteurs de comptages simples, il y a une dizaine d'années, à actuellement plus de 2500 prises annuelles de mesures diverses sans compter les systèmes permanents. Dans le cadre de la diversification, les systèmes de relevés de plaques d'immatriculation permettent entre autres de recueillir des informations sur les itinéraires (Origine – Destination) et les temps de parcours. D'autre part, des systèmes récemment acquis, adaptés aux piétons, nous

permettront de mieux appréhender ce type d'usager dans la circulation.

L'ascension du thème de la mobilité dans notre société actuelle s'accompagne donc d'un impressionnant développement des systèmes de mesures nécessaires à son analyse et à son évaluation.

Contact : Didier ANTOINE
Tél. : 081 77 27 09
dantoine@met.wallonie.be

> Aménagements

Le concept Monderman et la responsabilité du gestionnaire de voiries

En Frise (Pays-Bas), un ingénieur hollandais, Hans Monderman, développe depuis une vingtaine d'années des aménagements de voiries, quasiment dépourvus de signalisation. L'idée part du postulat suivant: la signalisation conduit trop souvent l'usager à se déplacer sans réfléchir, guidé par les multiples informations qui lui sont transmises. Cela le déresponsabilise et capte une bonne partie de son attention au détriment de ce qui se passe vraiment sur la chaussée. Aux yeux d'Hans Monderman, cette sécurisation du réseau par les nombreux marquages et la prolifération des panneaux contribue au contraire à accroître le risque d'accidents. Rendons les routes en apparence plus dangereuses, et elles deviendront plus sûres dit-il en substance!

Nous avons fait écho plus en détail de cette approche dans le Cemaphore 52, et plus récemment encore dans la Cemathèque 20. Si, sur place, ce concept paraît assez convaincant, la question qui taraude le gestionnaire de voiries est celle de son implication en cas d'accident.

Il importait donc de clarifier ce point. Paul Plak a contacté Hans Monderman par téléphone et s'est longuement entretenu avec lui sur ce sujet. Voici, en résumé, son avis quant à la responsabilité du gestionnaire de voiries dans le cadre de ces aménagements « sobres » réalisés aux Pays-Bas et ailleurs.

- Le Code de la route reste d'application. En supprimant les éléments de signalisation superflus, les règles particulières sont sans doute indéfinies, mais les règles de base sont applicables, à savoir: l'obligation de circuler à droite, la priorité de droite, le respect de la prudence élémentaire, etc.
- Aucun des éléments de l'aménagement n'est contraire à la loi ou à la jurisprudence. L'absence de signaux de danger, de bordures, de marquages divers n'empêche pas la pleine application de toutes les dispositions du Code de la route.
- L'absence d'indications d'espace différenciant les aires piétonnes et cyclables (et autres usagers) est bien entendu volontaire. Elle existe déjà dans le





Aménagements de Hans Monderman à Haren et à Drachten. Source : ICEDD.

Code de la route, dans le sens où les vélos ne peuvent circuler sur le trottoir, mais que les piétons ont le droit (et même l'obligation en l'absence de trottoir ou d'accotement) de circuler sur la piste cyclable. L'aire « mixte » étend simplement la notion d'espace partagé déjà en usage sur une piste cyclable, ou dans des espaces mal définis comme des accotements, etc. à tous les usagers, et dans un espace plus généralisé.

- Ceci s'applique également au stationnement. N'étant interdit nulle part, il est donc autorisé partout où le bon sens le permet, à l'usager à apprécier le risque de voir sa voiture emboutie par un camion qui ne peut plus manœuvrer, ou bien à subir un concert de klaxons si son véhicule gêne.
- La démarche de responsabilisation de l'usager prime. Celui-ci étant, faute d'autres « règles » définies dans l'espace, entièrement et seul responsable du comportement qu'il adopte, il est « socialement » et « psychologiquement » obligé d'être prudent ou d'en subir les conséquences.
- La responsabilité du gestionnaire et/ou de l'auteur de projet dépend principalement de deux facteurs : l'aménagement est-il ou non contraire à la loi ? A priori l'absence de certains éléments de signalisation ne permet pas d'identifier le moindre élément contraire à quelque disposition légale que ce soit. L'aménagement a-t-il été étudié avec le soin requis ? Un aménagement qui a fait l'objet d'une phase de conception et de concertation avec les partenaires ne peut en aucun cas être considéré comme bâclé ou déficient par un juge. Hans Monderman cite le chiffre de 7 ans pour la conception et la concertation d'un de ses aménagements. Quel juge sensé pourrait argumenter que ce travail est à considérer comme incomplet et lacunaire ?
- Quid des craintes des gestionnaires publics ? Celles-ci sont exactement ce que le mot exprime : la crainte d'un éventuel recours en justice suite à un accident est finalement un simple risque, et non un risque

certain. Cette crainte conduit à la mise en place de protections juridiques du gestionnaire, se traduisant en dispositions physiques sur le terrain : barrières, signalisations, marquages, pré-signalisations, bordures diverses, etc. qui ne font qu'encombrer l'espace sans réel résultat. Quels sont les automobilistes tellement incultes qu'ils ne reconnaissent pas un rond-point lorsqu'il est équipé d'un îlot central et d'un anneau ? Et dans ce cas, peut-on réellement argumenter avec succès devant le juge que la situation ne permettait pas d'identifier qu'il s'agissait d'un rond-point ?

- L'évolution des pratiques d'aménagement urbain et routier requiert que l'on s'écarte ça et là des préceptes habituels. Envisager de se conformer à toutes les « règles » et normes établies garantit que l'on ne trouve finalement plus d'améliorations à l'insécurité routière.
- Cette pratique porte effectivement en elle un petit risque de voir des conséquences éventuellement portées au civil devant le tribunal. Toutefois, en s'appuyant sur ce qui précède, si l'aménagement n'est pas contraire aux dispositions légales, ni manifestement entaché de défauts, le risque de condamnation doit être évalué comme extrêmement faible. A l'instar du traitement hivernal des voiries, s'il est raisonnable de condamner un gestionnaire qui n'a pas donné les instructions requises permettant de dégager les grands axes dans un délai raisonnable, il serait parfaitement ridicule de condamner ce même gestionnaire parce que des chemins de campagne ou des routes locales n'ont pas été dégagées. La catégorisation des voiries dans ce cadre doit être claire, et induire des attentes raisonnables de la part du public.

Hans Monderman se réfère à un parlementaire britannique qui argumente l'aspect légal et social de la question et qui, selon lui, est un argumentaire approprié¹.

Voilà matière à alimenter un débat important et utile !

Contact : Paul PLAK – Agora
Tél. : 02 778 95 84
p.plak@agora-urba.be

¹ Ce texte est disponible sur le site : <http://www.alanduncan.org.uk/westminster/clutter-speech.htm>. Une autre référence utile aussi dans ce cadre est <http://www.shared-space.org/>, qui présente un descriptif des projets de Monderman et la philosophie sous-jacente.



Une stratégie globale, qui s'adresse à chacun

Pour atteindre les 10% des déplacements à vélo en Wallonie (contre 1 ou 2 actuellement...), l'approche doit être globale. Elle comporte des déclinaisons nationale, régionale, communautaire, locale et individuelle. Elle concerne les pouvoirs publics, la société civile, les entreprises et les individus. A son niveau, beaucoup de monde peut faire quelque chose pour faire progresser l'usage de la bicyclette.

Afin d'identifier les mesures que pourrait prendre la Région, la Direction générale des Transports, en concertation avec différentes administrations régionales, a commandité une étude pour élaborer un projet de «Stratégie Vélo+». Des dizaines d'actions ont été identifiées afin d'adapter les infrastructures, de favoriser l'apprentissage du vélo, la complémentarité avec les transports publics, le développement du vélotourisme et de changer l'image du vélo et des cyclistes.

Faire connaître la Stratégie Vélo+

Ce rapport d'étude est téléchargeable dans son intégralité sur le portail mobilité (<http://mobilité.wallonie.be/veloplus.html>) où quelques pages sont dédiées à cette stratégie. Un dépliant a été réalisé (il est inséré dans ce Cémaphore) et une synthèse est en cours de réalisation.

La Direction générale des Transports ambitionne de mettre sur pied, en collaboration avec l'asbl des cyclistes quotidiens – le Gracq – et avec les Maisons des cyclistes, **un réseau des Villes, Communes et Administrations cyclables**. Dans un premier temps, une lettre de contacts périodiques sera éditée à propos de toutes les thématiques traitées dans Vélo+. Un travail de sensibilisation sera également entrepris auprès des élus locaux et régionaux.

Faire avancer la Stratégie Vélo+

C'est dès maintenant, et sans attendre l'adoption d'une stratégie globale au niveau gouvernemental, qu'il faut avancer. C'est d'autant plus vrai qu'il y a actuellement une vague très marquée qui porte le vélo. La plupart des initiatives sont dépassées par leur succès. Par exemple, la demande pour des «Brevets cyclistes» (cfr Cémaphore n°51) ou pour des dispositifs de «Vélo trafic» (apprendre aux adultes à rouler à vélo dans le trafic) ne peut être satisfaite entièrement faute de moyens suffisants. On constate également que beaucoup d'organismes publics s'intéressent au vélo et prennent des initiatives en sa faveur. Un groupe de travail inter-administrations sur les modes doux (voies vertes) a d'ailleurs été créé au sein de la Région afin de faciliter l'échange d'informations et les collaborations en cette matière.

Une stratégie indispensable

Pourtant, une stratégie globale serait indispensable. Nous citerons deux exemples.

Les infrastructures cyclables

Développer une infrastructure de qualité est essentiel car celle qui existe est le gros handicap du vélo en Wallonie. Elle est peu développée, ancienne, mal adaptée, mal entretenue et trop fragmentée, manquant d'itinéraires continus de qualité. Certes, beaucoup d'initiatives sont prises en matière d'aménagements ou de sécurisation d'itinéraires (RAVeL, PIC Verts, Plan ZEN, Plan Mercure, Plans triennaux de travaux, Plan Escargot (anciennement Crédits d'impulsion), ...) mais aussi de planification (Plans communaux de mobilité, Plans vélo, Schémas directeurs cyclables des directions territoriales routières), de formation (Conseillers en mobilité, Mr et Mme Vélo du MET) ou d'édition d'ouvrages de référence (Guide de bonnes pratiques, fiches techniques, ...).

Mais ce n'est pas suffisant, car cela manque de cohérence tant sous l'angle de la planification des





Aménagement d'un sens unique limité. Source : MET-D434.

réseaux que celui de la conception des aménagements cyclables. D'une part, il manque un réseau cyclable d'itinéraires régionaux qui puisse servir d'ossature pour les infrastructures cyclables communales et d'autre part, il y a un déficit de normes en matière d'aménagements cyclables. En effet, très souvent, on donne au vélo une place par défaut, uniquement s'il reste de l'espace ... sans trop se soucier de la continuité des infrastructures ainsi réalisées. De plus, la manière d'intégrer le vélo dans une situation donnée varie d'un gestionnaire à l'autre, selon sa sensibilité et ses compétences en matière cyclable.

Il est donc nécessaire de déterminer une planification et des normes régionales. Il restera ensuite à former les intervenants à ces nouvelles règles. Tout cela n'est possible qu'avec une volonté forte et une approche stratégique de la question. Cette volonté et cette approche sont encore plus nécessaires si on considère le retard accumulé et donc les moyens à dégager pour le rattraper.

Le développement de l'intermodalité transport public + vélo

Quatre à cinq fois plus rapide que la marche, le vélo permet de multiplier par vingt la zone de chalandise

d'un arrêt de transport en commun. De plus, grâce à son prix modique, l'usager, qui en a l'utilité, peut disposer d'une bicyclette à chaque extrémité de son déplacement en transport public. Le vélo permet aussi de rabattre vers les transports en commun la clientèle de quartiers insuffisamment denses pour qu'une desserte fine en bus puisse y être organisée.

Ainsi, le vélo est le complément idéal du train et des lignes de bus rapides ou fréquentes. Différentes mesures sont prises ici et là, notamment l'installation de range-vélos aux arrêts de bus. Pourtant faute d'une volonté régionale suffisamment affirmée que l'on puisse faire valoir, la SNCB continue à traiter la Wallonie de manière discriminatoire. Les deux exemples les plus flagrants sont que sur 18 points de location de vélos dans les gares en Belgique, un seul se trouve en Wallonie (20 VTT peuvent en effet être loués à la gare de Vielsalm). Par ailleurs, la société de transport a récemment annoncé l'aménagement de pas moins de 9 stations-vélos prioritaires (stationnement, location, entretien, ...), dont aucune au sud du pays.

Il serait donc grandement utile de s'accorder sur une stratégie globale indiquant clairement le niveau de service souhaité en matière d'intermodalité train-vélo et les actions à entreprendre pour l'atteindre, à laquelle tous les acteurs pourraient se référer.

Pour conclure

Ce qui est vrai pour les infrastructures, l'est aussi pour la question du stationnement, en particulier dans les immeubles d'habitations, la lutte contre le vol, ou encore l'intérêt que constitue le vélotourisme pour l'économie locale : il est absolument urgent et essentiel de s'accorder enfin sur une stratégie globale.

Contact : Michel DESTREE
Tél. : 081 77 30 98
mdestree@met.wallonie.be



Stationnement vélo dans les gares. Source : MET-D434.





Nouveau
signal E9i

> Réglementation

Motocyclettes. Du neuf !

L'arrêté royal du 28 décembre¹ dernier apporte des modifications à diverses règles relatives à la circulation et au stationnement des motocyclettes. Elles sont d'application depuis le 1^{er} mars. En voici les principales.

Alors qu'auparavant, le cyclomotoriste de classe B ne pouvait pas emprunter les pistes cyclables D7 ou indiquées par les marques routières ad hoc en agglomération, il a dorénavant le choix de les emprunter ou non, lorsque la vitesse est limitée à 50 km/h ou moins. S'il décide de les utiliser, il ne doit pas mettre en danger les autres usagers. Il n'a cependant pas ce choix si le panneau additionnel M6 («B obligatoire») ou M7 («B interdit») est placé sous le signal D7. Par contre, lorsque la vitesse autorisée est supérieure à 50 km/h, il doit utiliser la piste cyclable si elle existe et est praticable. D'autres dispositions concernent encore la position des motocyclistes sur la bande de circulation.

En matière de stationnement, plusieurs modifications importantes sont apportées. Les motocyclettes peuvent désormais stationner perpendiculairement à la chaussée dans les emplacements tracés au sol. Jusqu'ici, elles étaient censées stationner... parallèlement ! De plus, elles peuvent être rangées en dehors de la chaussée et des zones de stationnement, tant qu'elles ne gênent ou ne rendent pas dangereuse la circulation des autres usagers. La motocyclette étant considérée comme un véhicule ne peut, pour autant, stationner sur le trottoir, mais est autorisée à se placer sur des espaces résiduels. Si plusieurs motocyclettes stationnent sur un emplacement payant destiné à une voiture, il ne doit être payé qu'une seule fois pour cet emplacement (mais qui va payer ? L'arrêté ne le dit pas). Enfin, le signal E9b admet dorénavant les motocyclettes et un

nouveau signal E9i est créé, à placer au droit des emplacements qui leur sont strictement réservés.

Nous reviendrons plus en détail sur la problématique du stationnement des motocyclettes dans le cadre d'une Cemathèque, à paraître au printemps 2007, qui sera consacrée à quelques stationnements spécifiques. Ce sera l'occasion d'approfondir les aspects réglementaires, dimensionnels, ... de façon à mieux prendre en compte ces modes de déplacement et à les gérer dans une perspective plus globale.

Carte communale de stationnement

Autre nouveauté du code de la route, l'arrêté royal du 9 janvier 2007² élargit la possibilité pour les communes de délivrer des cartes de stationnement à d'autres catégories de publics cibles qu'aux seuls riverains. La carte communale de stationnement donne à son titulaire le droit à un règlement de stationnement particulier en matière de stationnement à durée limitée (disque de stationnement) ou de stationnement payant et de stationner sur des emplacements qui leur sont réservés. Rappelons que les situations de stationnement à durée limitée sont dépenalisées, les autres relèvent du pénal.

Une carte de stationnement pour voitures partagées est également créée, qui fonctionne selon les mêmes règles.

La carte de riverain et la carte de stationnement pour voitures partagées constituent ainsi deux formes particulières de cartes communales de stationnement. Elles sont soumises aux mêmes dispositions, mais des emplacements de stationnement peuvent leur être strictement réservés et non accessibles aux autres titulaires de cartes communales de stationnement.



Carte stationnement riverain. Source : ICEDD.

¹ Arrêté royal du 28 décembre 2006 – Arrêté royal relatif à la motocyclette (Moniteur belge du 10 janvier 2006).

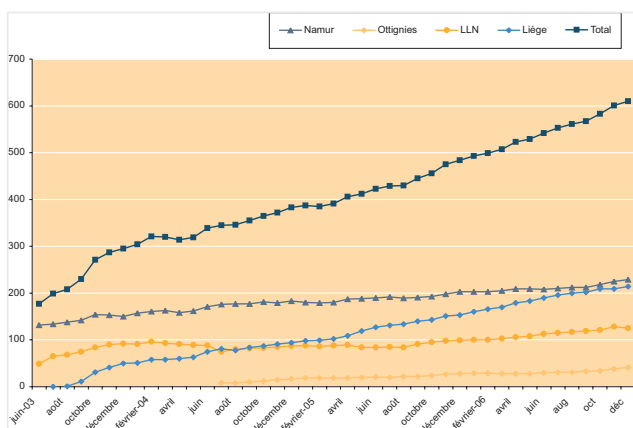
² Arrêté royal du 9 janvier 2007 modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la sécurité routière et l'usage de la voie publique – Arrêté ministériel du 9 janvier 2007 concernant la carte communale de stationnement (Moniteur belge du 24 janvier 2007) – Circulaire du 16 janvier 2007 relative à la carte communale de stationnement.

L'ascension de la voiture partagée

Nous en avons fait écho à plusieurs reprises : la voiture partagée a largement pris son envol en Belgique. Si la première station fut inaugurée à Namur en mai 2002, Cambio est aujourd'hui présent dans les trois Régions du pays. Et bientôt, Mons et Waterloo vont aussi ouvrir leurs propres stations.

Le succès, d'un concept qui s'inscrit petit à petit dans nos villes et offre une belle complémentarité avec l'usage des transports en commun, méritait qu'on s'arrête, dans le cadre de cette rubrique du Cemaphore, sur quelques chiffres bien éloquentes.

Contact : Cambio
wallonie@cambio.be
<http://www.cambio.be>



Evolution du nombre de clients en Région wallonne - Source : Cambio.



> Commission consultative

La CCAT prend un M comme « mobilité »

Le décloisonnement des problématiques, comme la nécessité de considérer enfin la composante mobilité dans une perspective de développement territorial à sa juste valeur, a conduit le Gouvernement wallon à transformer la CCAT en CCATM. La mobilité ferait son entrée à l'article 1^{er} du CWATUP.

D'autres mesures modifient certaines règles de fonctionnement de cette commission : sa présidence, la limitation des mandats dans le temps, ... Le conseiller en aménagement du territoire y trouve son rôle renforcé et le taux de financement pour son engagement est d'autant plus élevé que la commune dispose d'une CCAT, voire est décentralisée (CCAT, schéma de structure et règlement communal d'urbanisme).

Ces différentes dispositions ont été adoptées en dernière lecture et seront prochainement formulées dans un décret¹.

RÉGION	VILLES	NOMBRE DE STATIONS	NOMBRE DE VÉHICULES	NOMBRE D'INSCRITS	NOMBRE DE VOYAGES*
WALLONNE	Namur	6	9	610	824
	Liège	4	9		
	Ottignies-LLN**	2	7		
BRUXELLES CAPITALE		18	54	1682	2138
FLAMANDE	Antwerpen	3	9	1039	1260
	Brugge	2	3		
	Gent	6	18		
	Hasselt	1	2		
	Leuven	4	9		
	Mechelen	2	3		
TOTAL		48	123	3331	4222

Chiffres pour le mois de décembre 2006 – Source : Cambio

*Le nombre de réservations satisfaites ou nombre de voyages doit être distingué du nombre de réservations demandées. En effet, il arrive que le type de véhicule demandé ne soit pas disponible.

**A Louvain-la-Neuve, l'offre vient encore d'être augmentée en ce début 2007 : 1 station et 1 véhicule supplémentaires.

¹ Projet de décret modifiant l'intitulé de la section 2 du chapitre IV du livre 1^{er} et les articles 1^{er}, 7 et 12 du Code Wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine.

> Matériel promotionnel

En collaboration avec la Région wallonne, l'asbl Pro Velo a réalisé des banderoles destinées à promouvoir l'utilisation du vélo. En quelques mots, et agréablement illustrées, elles énoncent des messages très clairs déclinés autour de six thèmes: «Le vélo, ça peut rapporter gros», «Le vélo, le plus rapide en ville», «A vélo, toujours en pleine forme!», et d'autres encore...

Bien visibles, elles ont une dimension de 150x50cm. Pour une plus grande maniabilité, elles ont été réalisées en toile PVC de manière à être transportées aisément et à résister aux manipulations.

Ces banderoles sont mises à la disposition des conseillers en mobilité et des associations qui désirent apporter une touche de couleur à leurs événements et profiter ainsi de ce matériel attrayant pour diffuser une image positive du vélo.

Vous pourrez les emprunter à la Maison des Cyclistes de votre région ainsi qu'à la Direction des Etudes et de la Programmation du MET.

Contact : Céline FECCI
Tél. : 081 77 31 34
cfecci@met.wallonie.be

Maisons des cyclistes :
mdc.namur@gracq.org - 081 81 38 48
mdc.liege@gracq.org - 04 223 14 02
mdc.mons@gracq.org - 065 84 95 91

> Humour



La voirie est, comme on le sait, un espace à partager...

Photos de couverture. Source : Pro Vélo

> Agenda

Du réseau

- Le 22 juin 2007, **rencontre annuelle des CeM**, à Liège. Un courrier reprenant toutes les informations utiles sera envoyé prochainement.

Le 1^{er} octobre 2007, démarrage d'un cycle de **formation de base des CeM**.

Infos : Bernadette Gany, tél. : 081 77 30 99
bgany@met.wallonie.be
Brigitte Ernon, tél. : 081 77 31 32
bernon@met.wallonie.be

Hors réseau

En Belgique

- Formations Gamah**

Le 19 avril 2007, **SECU, quatre maillons pour un bâtiment accessible**, de 9h à 16h,

Le 26 avril 2007, **De la voirie piétonne au sentier de promenade, l'accessibilité piétonne est incontournable**, de 9h à 16h, au CAMET à Namur.

Infos : info@gamah.be
http://www.gamah.be

A l'étranger

- 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

- Formations des Ponts et Chaussées
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 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 (CeM)

Bernadette Gany, coordinatrice, tél. : 081 77 30 99
Brigitte Ernon, tél. : 081 77 31 32
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



RÉGION WALLONNE

