

pepup

# Tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur



## le vélo pour le boulot



Wallonie



Une publication des Cellules syndicales de Mobilité CSC & FGFB • **Septembre 2015**

Rédition • **Février 2017**

# 1. Je vais au travail à vélo. Ai-je droit à une intervention de l'employeur pour mes frais de déplacements ?

Depuis 1997, la législation (1) prévoit qu'un employeur puisse octroyer une indemnité kilométrique aux membres de son personnel qui utilisent la bicyclette pour parcourir la totalité ou une partie de la distance entre leur domicile et leur lieu de travail. Cette indemnité sert bien entendu à couvrir les frais du cycliste, mais elle a surtout pour objectif d'encourager un plus grand nombre de travailleurs à prendre leur vélo. Sauf si une convention de secteur ou d'entreprise prévoit des modalités spécifiques ou complémentaires, cette indemnité :

- n'est pas obligatoire ;
- ne couvre que les trajets liés au déplacement domicile - lieu de travail ;
- est cumulable avec d'autres indemnités (voir conditions à la question 4) ;
- est établie par l'employeur ;
- est valable aussi dans le cas d'un vélo de société.

On le voit, l'application de l'indemnité vélo laisse une large place à l'interprétation. Elle est donc soumise à la concertation et à la négociation collective !

(1) Loi du 8 août 1997 modifiant l'article 38 du Code des impôts sur les revenus 1992, en vue d'encourager fiscalement l'utilisation de la bicyclette sur le chemin du travail (M.B. du 05/11/1997).

Compte tenu du contexte (impact de la voiture sur l'environnement, embouteillages, coût du déplacement, prix du carburant, campagnes de sensibilisation pour encourager les alternatives à la voiture...) et du statut fiscal de cette indemnité, la majorité des employeurs acceptent de l'accorder ou prennent eux-mêmes l'initiative de la proposer aux travailleurs.

Sur le principe donc, il est de plus en plus rare que les demandes d'indemnités soient refusées. Sur la forme, par contre, de nombreuses situations sont perfectibles et gagneraient à être négociées au niveau d'une entreprise ou d'une commission paritaire. La question 3 vous propose quelques éléments de réflexion pour élaborer, le cas échéant, un règlement d'usage de l'indemnité vélo.

Dans tous les cas, c'est toujours **en étant à l'écoute des travailleurs** et de leur situation propre que l'on peut construire une négociation qui reflète les besoins réels et le bon sens (horaires de travail, longueur du trajet, conciliation avec la vie privée, cumul avec un autre moyen de transport, usage pour des missions en journée...).

## 2. Je vais au travail à vélo.

### Quels sont les avantages fiscaux auxquels j'ai droit ?

Les frais de déplacement entre le domicile et le lieu de travail sont en principe des frais à charge du travailleur.

Cependant, les interventions patronales dans les frais de déplacement domicile - lieu de travail peuvent être totalement ou partiellement exonérées d'impôts.

Les indemnités kilométriques accordées aux travailleurs pour leurs déplacements domicile - lieu de travail **effectivement** faits à vélo bénéficient d'une exonération limitée à un montant maximum de 0,23 euros par kilomètre parcouru.

Attention, l'indemnité vélo est exonérée d'impôt uniquement si cette intervention est **spécifiquement et explicitement accordée pour l'utilisation effective du vélo pour les déplacements domicile - travail**.

Elle doit donc être calculée sur les trajets effectivement parcourus (voir question 3 : « Doit-t-on élaborer un règlement pour l'octroi de l'indemnité vélo ? »). Les montants de cette indemnité évoluent en fonction de l'index pour l'exonération fiscale et les charges sociales.

Si l'indemnité vélo que vous recevez ne dépasse donc pas 0,23 euros par kilomètre, elle ne doit pas être mentionnée sur votre déclaration d'impôt (2). Si vous recevez un forfait plus élevé, vous devez indiquer la différence et serez donc imposé sur la différence.

**Pour une distance de 5 km entre votre domicile et votre lieu de travail, vous recevrez chaque année 0,23€ x 5 km x 2 (aller-retour) x 220 jours de travail effectivement prestés = 506€ exonérés d'impôts !**

L'exonération fiscale est valable aussi pour un vélo de société, un abonnement à un service de vélos partagés, des équipements et des services d'entretien !

Il est intéressant de noter que cette exonération fiscale bénéficie aussi à l'employeur. De plus, comme il n'est pas question de rémunération mais bien d'un avantage de toute nature, l'intervention dans ces frais de déplacement à vélo est également exempte de cotisation sociale. Ce sont des éléments qu'il est utile de rappeler à votre employeur pour le convaincre de vous accorder l'indemnité vélo !

(2) Attention ! Si votre employeur a mentionné votre indemnité vélo exonérée d'impôt au point 17,c (« Intervention dans les frais de déplacement - Autre moyen de transport ») de votre fiche 281.10, vous devez lui demander de corriger. Sinon, vous serez taxé sur ce montant.

### 3. Doit-on élaborer un règlement pour l'octroi de l'indemnité vélo ?

L'indemnité vélo est un dispositif qui vise à encourager les déplacements à vélo mais ses modalités pratiques d'application laissent une marge d'interprétation importante.

Dans un certain nombre de cas, il est nécessaire de se concerter sur ces modalités précises et la rédaction d'un règlement a le mérite d'apporter des réponses collectives à une série de situations spécifiques. Par ailleurs, ce règlement peut aussi permettre d'encourager encore davantage la pratique du vélo en élargissant les conditions d'octroi, par exemple.

Mieux vaut prévenir que guérir ! Voici les situations concrètes sur lesquelles nos militants nous ont déjà interpellés et pour lesquelles il a fallu mener des négociations :

- aussi surprenant que cela puisse paraître, un employeur a soutenu pendant de longues semaines que cette indemnité ne concernait que la distance « aller » du trajet domicile - lieu de travail. Si nécessaire, autant préciser qu'il s'agit bien d'une distance qui concerne l'A/R !
- comment calculer la distance que couvrira l'indemnité (à vol d'oiseau, le chemin le plus court, avec un logiciel particulier...)?
- pour certains trajets, il est indispensable de considérer qu'il ne s'agit pas forcément du trajet le plus court entre le domicile et le lieu de travail (pour des questions de sécurité sur le chemin du travail notamment) ;

- la façon dont le travailleur doit prouver qu'il est venu en vélo (la déclaration sur l'honneur est le moyen le plus couramment utilisé) ;
- certains employeurs exigent que le travailleur utilise son vélo pour une durée déterminée : par exemple 3 ou 6 mois sur l'année, ou au moins x jours ouvrables par mois, sans souplesse possible en fonction de la météo, d'un horaire de travail ou d'une conciliation avec la vie privée ;
- l'usage du vélo pendant les missions professionnelles en journée peut-il être concerné ?
- l'indemnité est-elle la même pour le vélo personnel ou pour un vélo d'entreprise ?
- quels sont les endroits où l'on peut déposer son vélo dans l'entreprise, le vélo d'entreprise peut-il être laissé à la gare, quelles mesures en cas de vol... ?
- quelles sont les situations dans lesquelles les assurances doivent intervenir, quelles sont ces assurances ?
- quelle prise en charge des équipements, réparations, entretiens ?

En fonction de chaque situation d'entreprise, la délégation syndicale pourra apprécier l'utilité de préciser l'un ou l'autre de ces points et porter cette question en Conseil d'entreprise ou en délégation syndicale. En insérant ces modalités dans une convention (CCT) d'entreprise, vous vous assurez d'un traitement identique pour tous les travailleurs. **De telles dispositions dans une convention sectorielle profitent encore à plus de travailleurs, notamment dans les PME...** pourvu que ces derniers connaissent ces conventions et les dispositions qui y figurent ! Notons qu'il est important de disposer d'une RC personnelle car elle couvre les dommages causés à un tiers (piéton, auto...).

## 4. Comment combiner le vélo avec d'autres moyens de transport (train, bus, voiture)?

Lorsque le trajet domicile - lieu de travail est supérieur à une dizaine de kilomètres, le vélo n'est souvent plus un moyen de transport choisi par le travailleur (à moins d'être un sportif confirmé).

Néanmoins, le vélo reste un moyen de déplacement très cohérent pour réaliser les trajets d'approche (depuis le domicile) et finaux (jusqu'au lieu de travail), complémentaires au mode de déplacement principal (souvent le train, le bus, voire la voiture en covoiturage).

Ces dernières années, se développent des facilités qui permettent de combiner l'utilisation du vélo avec les autres moyens de transport, autrement dit, l'intermodalité.

- Le vélo pliant : c'est une solution particulièrement pratique! Conçu pour pouvoir être transporté dans les trains, les bus ou le coffre de la voiture, il suffit de quelques secondes pour le plier ou le déplier et l'enfourcher pour se rendre à la gare ou terminer le trajet vers le travail. Différents modèles existent - y compris électriques! - qui rivalisent en termes de confort, de facilité d'utilisation, de compacité ou de performances mais aussi de prix...

**Bon à savoir:** l'accès aux bus TEC est gratuit (même s'il arrive que certains chauffeurs aux heures de pointe ou sur certaines lignes interdissent de monter dans le bus avec un vélo pliant).

Il existe même un abonnement (Cyclo TEC) qui combine sur base annuelle le trajet et la mise à disposition d'un vélo pliant. L'accès aux bus, trams et métros de la STIB est lui aussi gratuit pour ces vélos pliants.

- Transporter un vélo classique dans le train est possible mais payant et conditionné à la place disponible pour les accueillir.
- Les systèmes de vélos partagés : à Bruxelles (Villo) et Namur (Li Bia Vélo). On trouve maintenant des flottes de vélos partagés disponibles à proximité des gares, parkings de dissuasion et autres endroits clés de la ville. Les facilités de billetterie évoluent aussi puisque l'abonnement à ces systèmes peut être intégré sur la carte MOBIB. Bien entendu, l'utilisation de ces vélos n'est possible que s'il existe une station à proximité du lieu de travail.
- La SNCB met également des vélos à disposition de ses usagers (Blue Bike) mais malheureusement, quatre gares seulement sont pourvues de Blue Bike en Wallonie (contre 40 en Flandre!).
- Dans les gares, les parkings vélos sécurisés permettent d'y laisser son vélo personnel et donc, de poursuivre le trajet vers le travail (ou vers le domicile au retour).
- Des points vélo s'installent un peu partout dans les gares qui proposent divers services aux cyclistes afin de faciliter les déplacements à vélo jusqu'à la gare : stationnement vélo surveillé, location de vélos, vente de petit matériel, réparations rapides, renseignements... En Wallonie, ils sont déjà présents dans les gares de Liège-Guillemins, Mons, Namur, Ottignies, Charleroi, Tournai et Gembloux. Des points vélo sont également présents à Bruxelles.

On le voit, de multiples possibilités existent même lorsque la distance semble être un obstacle à l'utilisation du vélo pour les déplacements domicile - lieu de travail. En outre, il est possible de percevoir l'indemnité vélo en combinaison avec le défraiement des trajets en transport en commun (voir la question 2 sur les avantages fiscaux liés aux déplacements à vélo).

Encore faut-il être bien informé sur ces possibilités et leur pertinence par rapport à la situation de l'entreprise pour se lancer sans crainte et expérimenter ce mode de déplacement sain et bon marché ! La délégation syndicale peut avoir ce rôle de relai rassurant en établissant, par exemple, la fiche d'accessibilité de l'entreprise et répondre au cas par cas aux questions que se poseraient les travailleurs à ce propos.



## 5. Mon employeur doit-il prévoir des facilités particulières pour l'usage du vélo dans l'entreprise ?

Par facilités, il faut entendre, installation d'un parking vélos, équipement vélo, vestiaire et douche, matériel de réparation, flotte de vélos services...

### Le parking

En Wallonie, aucune législation ne contraint une entreprise à s'équiper d'un parking vélos.

En Région bruxelloise, pour les entreprises de plus de 100 travailleurs, soumises à l'obligation « plan de déplacements d'entreprise », avoir un parking vélos est obligatoire. Il s'agit de mettre à disposition des travailleurs et des visiteurs un nombre suffisant d'emplacements vélos. Toutefois, une entreprise/institution qui met à disposition un parking vélos sécurisé et d'accès aisé pour ses travailleurs et visiteurs contribue à la pratique du vélo.

Sécurisé par la présence d'attaches qui permettent de fixer le cadre du vélo en plus de la roue (et pas seulement la roue avant) ; éventuellement dans un local fermé à clé, abrité au moins.

Situé à proximité de l'accès principal du bâtiment afin de ne pas dissuader les cyclistes.

Accès aisé et visible par un affichage spécifique (panneaux) pour indiquer l'emplacement du parking vélos, ne pas oublier de l'indiquer également sur la fiche d'accessibilité.

La visibilité du parking vélos dans un endroit de passage est triplement utile : effet de dissuasion pour le vol, impact positif sur l'image de l'entreprise et incitant pour des travailleurs qui hésitent à faire le pas !

### Équipement vélo

Sacoche vélo, veste fluo, casque, cadenas.

### Matériel de réparation

Prévoir un matériel de réparation à la disposition du personnel afin de lui permettre de réaliser lui-même les petites réparations, former un technicien vélos qui pourrait travailler quelques heures par mois sur le site de l'entreprise/institution ou encore collaborer avec une EFT (Entreprise de formation par le travail) spécialisée en la matière.

### Vestiaire & douche

Nombreux sont les lieux de travail qui sont équipés d'installation sanitaire sans aucune obligation légale.

### Flotte de vélos de service

Mettre à disposition du personnel un ou plusieurs vélos de service pour les déplacements professionnels est une mesure appréciable à différents égards (écologique, santé...) mais peut aussi servir pour les plus hésitants à tester le vélo comme mode de déplacement pour les trajets domicile - lieu de travail.

Se référer à la question 3 pour préciser les modalités d'usage de ces vélos de service.

### Information, conseil

Sur des itinéraires plus sécurisés concernant le trajet domicile - lieu de travail en collaborant avec des associations cyclistes telles que la Maison des cyclistes, le GRACQ.

En créant une page intranet sur les meilleurs itinéraires vélos à partir des informations données par les cyclistes.

Toutes ces différentes mesures, facilités liées à la pratique du vélo comme mode de déplacement pour les trajets domicile - lieu de travail sont à réfléchir avec vos délégués au CPPT, voire en délégation syndicale. La mise à disposition de tels équipements est un complément indispensable à l'encouragement à la pratique du vélo pour les trajets liés au travail. C'est d'autant plus facile à mettre à l'ordre du jour de la concertation que **l'employeur lui-même bénéficie dans la plupart des cas d'une exonération fiscale à hauteur de 120% pour la majorité de ces investissements.**

## 6. Vélo classique ou vélo à assistance électrique ?

Les avantages de l'utilisation du vélo sont nombreux : c'est le moyen le plus rapide pour les déplacements de courte distance en ville. Il est facile à parquer, bon marché, excellent pour la santé.

Il permet d'éviter les bouchons et donne lieu à un avantage fiscal (exonération fiscale à concurrence de maximum de 0,23 euros (revenus 2014) par kilomètre parcouru.

L'atout supplémentaire du vélo à assistance électrique est qu'il permet de parcourir de plus longues distances avec moins d'effort physique à fournir.

Cela revient à dire que dès lors, le vélo comme mode de déplacement dans les trajets domicile - lieu de travail peut concerner davantage de travailleurs et plus uniquement ceux qui sont domiciliés dans un rayon de distance de 5 à 10 km entre leur domicile et leur lieu de travail. Aujourd'hui, ces «VAE» ont des batteries plus performantes que dans le passé et permettent de parcourir des distances comprises entre 50 km et 90 km, quelquefois jusqu'à 120 km (en fonction du type de batterie). La part du transfert modal en faveur du vélo peut donc augmenter.

Sans oublier le côté physique pour ceux et celles qui sont moins sportifs ou qui rencontrent des difficultés d'ordre médical ou encore, qui sont exposés à une topographie comprenant des dénivellés.

Ici aussi, les délégués ont leur rôle à jouer en veillant notamment à prévoir des commodités pour recharger la batterie du vélo (lieu où le vélo peut être entreposé pendant le travail avec une prise de courant), un parking abrité et sécurisé et des modalités précises, par exemple au sujet de l'indemnité kilométrique - parfois remise en question en matière de VAE.

Certaines entreprises/institutions prévoient un/des vélos électriques de service pour des trajets professionnels. Dans ce cas, l'assurance est bien entendu à charge de l'employeur.

Si vous pratiquez le vélo électrique comme mode de déplacement domicile - lieu de travail, n'hésitez pas à nous communiquer vos expériences quant à la mise en place de son usage.



## 7. Comment promouvoir le vélo dans mon entreprise?

Tout d'abord, en étudiant la situation de mobilité dans l'entreprise: s'il emploie plus de 100 travailleurs, l'employeur doit réaliser tous les 3 ans un diagnostic des déplacements domicile - lieu de travail. Ce diagnostic, soumis à l'approbation du CE, est transmis au SPF Mobilité et Transport qui l'analyse et propose en retour un document de synthèse reprenant les résultats de cette analyse ainsi qu'une série de propositions de mesures pertinentes à mettre en place. Ce document est donc une bonne base de travail pour la délégation syndicale.

S'il s'avère, par exemple, que les distances entre le domicile et le lieu de travail (une donnée qui figurera dans le diagnostic) sont propices à l'utilisation du vélo, une concertation avec l'employeur pourra alors s'initier pour mettre en place les conditions qui favoriseront l'utilisation de ce mode de transport: indemnité vélo, parking sécurisé, douches, équipements de sécurité, vélos d'entreprise...

Cette discussion aura de préférence lieu simultanément dans les différents lieux de concertation de manière à garantir au mieux le succès du projet:

- au CE pour les retours sur le diagnostic mobilité de l'entreprise, l'organisation du travail (éventuelle adaptation des horaires), les indemnités vélo...;
- au CPPT pour les questions liées à la sécurité (du trajet, sur le site) et la santé et le bien-être au travail (douches, équipements...);
- en DS pour négocier l'indemnité et l'éventuel règlement d'usage du vélo.

Par ailleurs, différents outils sont de nature à promouvoir le vélo dans l'entreprise et inciter les travailleurs à se lancer:

- faire réaliser une fiche d'accessibilité de l'entreprise. Ce document reprend toutes les informations utiles pour se rendre sur le lieu de travail: horaires et fréquences des transports en commun, distances et temps de parcours à vélo et/ou à pied depuis les points d'arrêt des transports en commun, accessibilité en voiture...;
- faire réaliser un relevé des itinéraires cyclables dans les environs de l'entreprise. S'il existe déjà des cyclistes parmi les travailleurs, ils sont une source précieuse d'informations très pratiques sur leurs itinéraires: voies sécurisées, Ravel, dénivelés, temps de parcours...;
- tester pratiquement l'utilisation du vélo lors de journées de sensibilisation (profiter pour cela de la Semaine de la mobilité qui a lieu tous les ans du 16 au 22 septembre!);
- prévoir « le retour garanti » ou « la réunion garantie »: si l'entreprise a des véhicules de service, permettre au cycliste d'y avoir recours pour rentrer chez lui s'il a un gros ennui mécanique avec le vélo lors du trajet aller. Ou lui permettre de l'utiliser pour aller à une réunion à l'extérieur non prévue et trop éloignée que pour pouvoir y aller à vélo;
- prévoir que les cyclistes disposent du numéro de téléphone du service entretien (ou autre) qui pourrait venir chercher le cycliste et son vélo en cas de chute, ennui mécanique irréparable. Ce service est testé actuellement dans une entreprise; il ravit les cyclistes et ne coûte quasiment rien car utilisé exceptionnellement.

Des partenaires pour vous aider dans votre travail de promotion du vélo dans l'entreprise:

- **Les Cellules syndicales de Mobilité de la CSC et de la FGFB** dont vous trouverez les coordonnées en fin de brochure publient régulièrement des outils que vous pouvez télécharger sur [www.rise.be](http://www.rise.be) Utilisez le moteur de recherche pour y retrouver par exemple:
  - **'Motivations, stratégies et participation'** pour mobiliser les travailleurs autour d'un projet;
  - **'Mobilité plus douce pour le climat et pour les travailleurs'** pour poser les bonnes questions à propos de mobilité dans l'entreprise;
  - **'Tout ce que vous voulez savoir sur le covoiturage'**: la même approche que la brochure que vous tenez en main mais consacrée au covoiturage.
- **Le projet Tous Vélo Actifs**  
<http://veloactif.be/content/tous-velo-actifs>
- **L'ASBL Provélo**  
<http://www.provelo.org/fr>

**Bon boulot et... à vélo !**

## 8. Quelles entreprises ont fait le pas ? Exemples de bonnes pratiques...

Quand on se promène en Flandre, on ne peut qu'être interpellé par la place que le vélo et les cyclistes occupent sur la voie publique : parkings vélos géants, pistes cyclables partout, enfants en route pour l'école... Et quand on revient en Wallonie, on mesure le potentiel qu'il reste à mettre en œuvre !

Néanmoins, depuis quelques années, le Gouvernement wallon a mis en place une politique de promotion du vélo, Wallonie Cyclable (**WaCy**). Dans ce cadre, un projet s'est développé dans les entreprises wallonnes : **Tous Vélo Actifs** (TVA). Actuellement, une trentaine d'entreprises y participent, ont réalisé un audit vélo et organisent des événements et la promotion du vélo pour les trajets domicile - lieu de travail et les déplacements professionnels.

Pointons quelques **réalisations concrètes intéressantes** en Belgique et à l'étranger :

- grâce à la mise à disposition de vélos, vélos électriques et équipements de sécurité, le nombre de cyclistes a plus que doublé en 1 an dans cette entreprise de grande distribution : **de 116 en 2011, ils sont passés à 246 en 2012**. Récemment, des vélos pliants sont procurés aux travailleurs qui les utilisent 4 jours sur 5 (Colruyt, Belgique) ;

- une compagnie d'assurances de la région liégeoise et qui compte 800 à 900 travailleurs est l'une des entités Tous Vélo Actifs depuis 2012. Une série d'événements (« Petit déj », séances de test de vélos électriques, prêts de 20 VAE pour les travailleurs qui s'engagent à venir plusieurs jours par semaine en vélo, formations à la conduite en ville...) ont été organisés. Des aménagements ont aussi été réalisés: amélioration des parkings et vestiaires, entretien des vélos, distribution de gilets fluo et de compteurs kilométriques... Là aussi, **le nombre de cyclistes a quintuplé en 3 ans à l'échelle de la Belgique** (Ethias Liège et Hasselt);
- une coopérative belge active dans le transfert sécurisé de données bancaires située à La Hulpe a promu très activement l'utilisation du vélo pour les 1000 travailleurs que compte l'entreprise. Une initiative originale complète depuis peu les mesures déjà en place: **la politique de voiture de société a été étendue pour y inclure des vélos et scooters électriques** (Swift, La Hulpe);
- un **vélo-bus** reliant un quartier résidentiel à une grosse entreprise et passant à côté de plusieurs autres entreprises a été mis sur pied à Toulouse en France en 2005. Le vélo-bus d'entreprise est un système de ramassage de travailleurs en vélo. La sécurité des cyclistes est renforcée par la meilleure visibilité d'un groupe de cyclistes que celle d'un cycliste isolé. Le vélo-bus d'entreprise augmente la convivialité et les liens entre collègues. À Toulouse, le succès fulgurant de cette première ligne de 2005 est tel que ses organisateurs ont décidé d'en développer de nouvelles. **En 2013, il y avait déjà 45 lignes de 'bus-cycliste'** (Toulouse - France).

- **20 vélos à assistance électrique** à disposition du personnel via une location: c'est ce dont bénéficient les 1000 travailleurs d'un centre de recherches au sud d'Orléans. La location est d'une durée minimale de 3 mois, renouvelable par reconduction tacite et coûte environ 14 euros/mois. Une convention stipule que le travailleur est responsable de son vélo et de sa bonne marche et qu'il doit s'engager à utiliser les équipements de sécurité fournis (casque, gilet et antivol) et à respecter le code de la route (Bureau de Recherches Géologiques et Minières - BRGM, Orléans - France);
- une entreprise a remplacé son transport collectif (navette de la gare vers le lieu de travail) par un contrat avec la SNCB pour la **location d'un local vélo sécurisé à la gare** et l'acquisition de **vélos électriques en leasing**.

Vous trouverez tous les détails sur les initiatives Tous Vélo Actifs en suivant ce lien:

<http://veloactif.be/content/tous-velo-actifs>

D'autres expériences et initiatives belges et étrangères sont répertoriées sur le site du Service Public Fédéral Mobilité et Transport. Ce lien permet de les découvrir:

[http://www.mobilit.belgium.be/fr/binaries/La%20fi-il%C3%A8re%20deux-toues\\_tcm467-259290.pdf](http://www.mobilit.belgium.be/fr/binaries/La%20fi-il%C3%A8re%20deux-toues_tcm467-259290.pdf)



# Communiquez-nous vos expériences, vos difficultés, vos bonnes pratiques...



Jean-Luc Dossin  
Lydie Gaudier

Rue Haute 42  
1000 Bruxelles

**T 02506 83 96**

**[mobilite@cepag.be](mailto:mobilite@cepag.be)**

**[www.cepag.be/mobilite](http://www.cepag.be/mobilite)**



Bénédicte Vellande  
Véronique Thirifays

Chaussée de Haecht 579  
1030 Bruxelles

**T 02246 3254**

**[mobilite@acv-csc.be](mailto:mobilite@acv-csc.be)**

**[www.cscmobilite.be](http://www.cscmobilite.be)**

Suivez aussi nos actualités sur **[www.rise.be](http://www.rise.be)**



Wallonie

