le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

> sommaire

> La parole à … Cédric Tumélaire
> Transport en commun. La gratuité est-elle… payante ?
> Métrominuto. Une carte pour les piétons de Pontevedra
> Covoiturage. La politique du département de Loire-Atlantique
> Qualiroutes. FAQ et mises à jour
> Bike2school. Un concours à l'intention des écoles primaires
> Transport social. Un guide pour les Namurois
> Restriction du trafic lourd. Quel signal utiliser ?

SPW | Éditions

Mobilité

Wallonie

Source : Commune de Waterloo.

> La parole à …

Cédric TUMELAIRE, échevin de la mobilité de la commune de Waterloo et futur CeM

La nouvelle législature m'a attribué de nouvelles compétences scabinales, dont la mobilité. « Il y a de quoi faire à Waterloo » m'ont tout de suite dit les habitants.

Eh oui, depuis de nombreuses années, la commune subit un trafic important de par sa situation géographique au sud de Bruxelles. Traversée par la chaussée de Bruxelles, elle fut au début un village où les marchands s'arrêtaient dans la célèbre auberge du « Duc de Wellington », avant de franchir la forêt de Soignes et ses brigands, pour arriver à la capitale.

Aujourd'hui, nous avons toujours ce même trafic auquel ont été ajoutés un Ring et une voie de chemin de fer. Cela en fait la prospérité mais aussi nos challenges en termes de déplacements.

Une population de 29 000 habitants, une dizaine d'écoles, un parc d'affaires de sociétés internationales, une périphérie qui s'élargit de plus en plus, nous mettent une pression continue en matière de mobilité.

En 2008 nous avons élaboré un PCM, dont encore beaucoup de points restent à mettre en place. Une convivialité des différents usagers est à promouvoir encore et encore. Proposer des améliorations ponctuelles en étant à l'écoute des citoyens est pour moi essentiel. Je mets mon énergie à persuader les principaux acteurs locaux concernés par la mobilité : élus, entreprises, écoles, associations … Le challenge de faire vivre ensemble tout le monde est bel et bien là : ne négliger aucun mode de transport et écouter leurs besoins spécifiques est important.

Notre fierté actuelle est la réussite de notre Proxibus, dont la fréquentation ne cesse d'augmenter. Que ce soient des navetteurs, des étudiants ou des seniors : tous participent à son succès. C'est un moyen de transport en commun efficace, mais dont le coût essentiel est porté par la commune.

Nos actions quotidiennes sont nombreuses et touchent à divers domaines de la gestion communale. Mon envie est de faire redécouvrir certains modes de déplacements doux et d'en favoriser le plaisir et le bienfait pour chacun. La formation de CeM me permet de partager nos expériences positives et de pouvoir en appliquer un maximum à ma belle commune.

Contact : Cedric.tumelaire@waterloo.eu

> Transport en commun

La gratuité est-elle … payante ?

La question de la gratuité des transports en commun est un vieux débat, toutefois encore d'actualité. Si le citybus gratuit de Mons a fait couler beaucoup d'encre, ayant notamment drainé d'anciens piétons, il n'est toutefois pas remis en question. L'initiative de la ville d'Hasselt nous interpelle tout autant, elle reste cependant unique en Flandre.

C'est aussi au niveau de la mise en service de Proxibus que la question revient sur la table en Wallonie. D'une commune à l'autre, leur fréquentation est très variable et, après quelques années de test, certains ont cessé de fonctionner. D'autres rencontrent un succès non négligeable, en particulier celui de Waterloo[1]. Sa gratuité contribue certainement à son attrait auprès des usagers. Elle offre également une grande facilité d'utilisation (gain de temps, pas de manipulations de cartes et d'argent …). Mais elle va de pair avec la pertinence du service proposé. En Brabant wallon, les Proxibus de Mont-Saint-Guibert et de Grez-Doiceau, également gratuits, sont toutefois moins fréquentés.

Rappelons que ce type de service est mis en place à l'initiative de la commune qui prend en charge les coûts du chauffeur, les petits entretiens et le carburant. Le TEC met le bus à la disposition de la commune, assume les gros entretiens et les assurances, installe les arrêts et bénéficie des recettes. La commune peut décider, moyennant rétribution forfaitaire au TEC, d'offrir ce service, gratuitement, à ses citoyens, si cela s'inscrit dans la ligne de conduite de sa politique.

Si la gratuité vise parfois des lignes, elles concerne aussi des publics cibles. En Wallonie par exemple les moins de 12 ans se déplacent gratuitement sur les réseaux des TEC. Depuis le début de cette année, ce n'est plus le cas pour les plus de 65 ans, à qui il est demandé une petite contribution forfaitaire.

[1] Le Proxibus de Waterloo est actuellement le plus fréquenté de Wallonie, avec une moyenne de 160 voyageurs/jour. Il circule en semaine et le samedi. Coût pour la commune : 55 000 €/an. Il effectue du rabattement vers la gare et relie les différents quartiers au centre-ville

Cette problématique concerne surtout la Région, en charge du transport en commun sur route, et à un tout autre niveau les communes, lorsque celles-ci décident de mettre en place un bus local.

Alors, pour ou contre ? On rencontre des fervents défenseurs de ces deux positions. Nous ne trancherons pas cette question mais allons évoquer brièvement quelques arguments en faveur et en défaveur de la gratuité de ce service public.

Faut-il considérer que ce qui est gratuit n'a pas de valeur et ne sera donc pas respecté ? Ce point de vue, en défaveur de la gratuité, est souvent avancé. A cela, d'autres répondent qu'il ne faut pas confondre bien de consommation et fonction sociale[1] comme la santé, l'enseignement … qu'il est important que ces différents biens soient libres d'accès pour tous, et que tout est dans la manière. Un point de vue qui mérite attention.

Vu d'un point de vue économique, les recettes générées par le transport public sont loin de couvrir les dépenses puisqu'elles représentent à peine, en moyenne, 30 % de ces dernières. Elles sont forcément plus élevées en zone dense, et beaucoup plus faibles en milieu rural. Ces taux de couverture ne sont pas une spécificité wallonne. Ils sont du même ordre de grandeur dans d'autres pays.

Cela ne signifie toutefois pas que les recettes sont négligeables. En effet, rappelons que le budget du TEC est de 453 millions d'euros et ses recettes de trafic d'environ 122 millions d'euros[2]. La gratuité fait généralement croître la demande, et par conséquence les coûts, puisque le service doit rester de qualité et respecter des normes d'occupation déterminées en fonction du véhicule. Il faut donc trouver, quelque part, les financements complémentaires.

Il s'agit aussi – d'abord – de se concentrer sur l'objectif poursuivi. Transfert modal ? Accessibilité pour tous ? Les moyens de l'atteindre portent sur la desserte en transport en commun mais surtout plus globalement sur la politique régionale et communale de mobilité et sur leurs différents paramètres, tels l'offre de stationnement, le partage de l'espace public, par exemple. Ils sont donc multiples et doivent apporter une - la - réponse adéquate aux besoins et exigences à satisfaire. A voir donc en fonction des spécificités et des enjeux de chaque territoire.

Alors : service gratuit ? service payant ? La question reste entière. A chacun d'y apporter une réponse : nuancée évidemment.

---

[1] Voir à ce sujet les ouvrages de Jean-Louis Sagot-Duvauroux: "De la gratuité", l'Eclat, 2006, et avec Magali Giovannangeli, "Voyageurs sans ticket", Au diable Vauvert, 2012. Ces publications sont téléchargeables.
[2] Chiffres 2011.

Source : SPW - Direction de l'Édition.

« Metrominuto » : une carte pour les piétons de Pontevedra

Dans le cadre de sa stratégie globale visant à promouvoir la mobilité durable, la Ville de Pontevedra (80 000 habitants, nord-ouest de l'Espagne) a pris, depuis les années nonante, différentes initiatives. Le centre historique est interdit aux voitures (excepté résidents et services autorisés) et l'ensemble des infrastructures destinées aux piétons est de grande qualité et répond aux exigences de confort, de continuité, d'accessibilité et d'attrait en la matière, et ce, à travers toute la ville. Des interventions portant sur les infrastructures et des mesures de restriction du trafic automobile ont été mises en œuvre. Actuellement la ville est très accessible à pied.

Il ne s'est pas agi de piétonniser le centre, mais de permettre aux piétons de s'approprier la totalité de la voirie et d'y imposer leur rythme, à savoir un maximum de 10 km/h pour tous : vélos, trottinettes, véhicules de livraison et voitures. L'accès est autorisé aux riverains et aux services mais le plan de circulation est tel que pour toutes les activités courantes, il est préférable et plus court d'aller à pied. Le livreur régle sa vitesse sur celle des piétons et son trajet nécessite davantage de temps que s'il avait été effectué à pied.

Pour adapter la voirie à ce système : trottoirs, feux tricolores et passages piétons ont disparu. Dans le centre, où vivent trois mille habitants, la voirie a été conçue de plain-pied. Les quelques véhicules présents s'insèrent discrètement dans le flux et s'adaptent au rythme des piétons. Moyennant la présence de quelques policiers municipaux, cela fonctionne.

Source : Pontevedra Co Guillermo Gonzalez et Gustavo Santos.

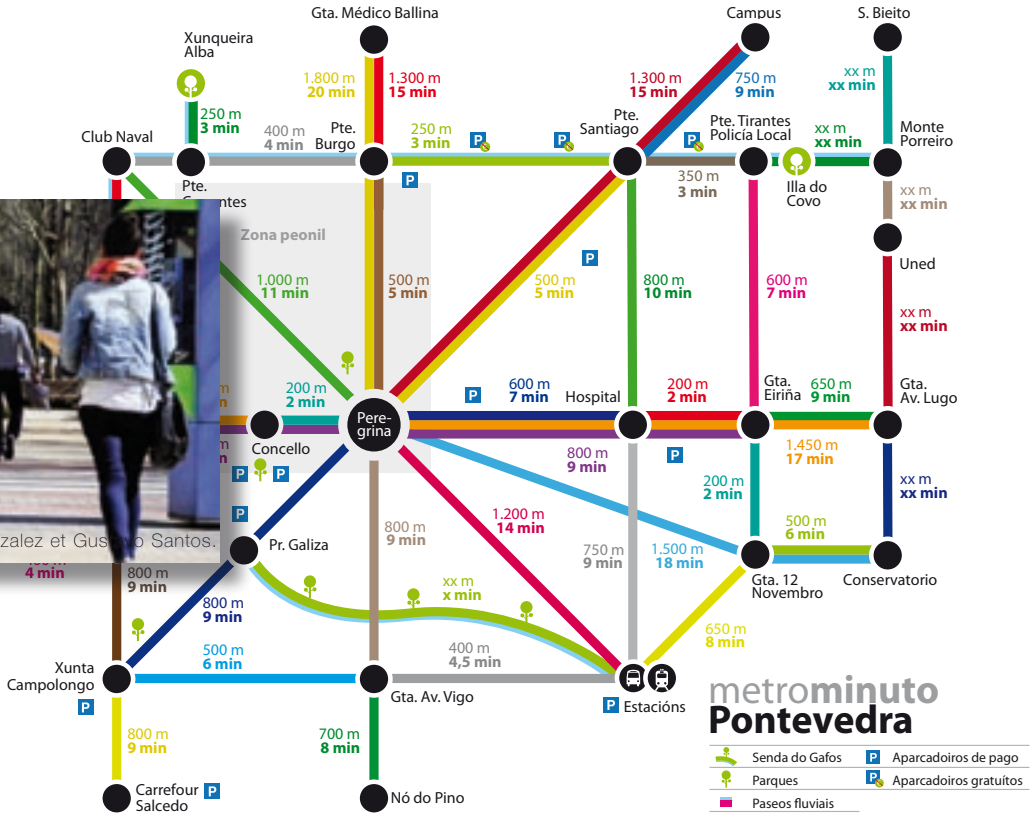
On estime que près de 65% des déplacements effectués à l'intérieur de la zone urbaine de Pontevedra sont réalisés par des modes non motorisés, ce qui représente le taux le plus élevé de la Galice. C'est ainsi que, à ce stade de la démarche, de plus en plus de mesures sont axées sur la gestion de la mobilité, ce qui a conduit à mettre sur pied d'importantes campagnes de communication et de sensibilisation.

Conscient de la grande importance accordée à l'information des usagers, en particulier ceux qui utilisent les transports publics, la Ville de Pontevedra a décidé de proposer aux piétons un type de service tout à fait similaire. C'est pourquoi, elle a développé le concept « metrominuto ». Il s'agit d'une carte piétonne, qui propose des informations sur les distances de marche et les temps de déplacement entre les principaux sites de la ville.

Si ce type d'outil fait partie des mesures généralement mises en place par les villes qui se sont dotées d'un plan piéton, celui-ci impressionne par sa pertinence et la force de sa communication. En effet, il se présente comme un plan de métro et les 21 sites ou pôles d'attraction les plus significatifs de la ville y sont présentés comme des « arrêts » du réseau piéton, reliés par différentes routes pour piétons.

Cette initiative a été récompensée par Intermodes, qui organise chaque année à Bruxelles le congrès européen dédié à l'intermodalité du transport des voyageurs.

Pour en savoir plus: http://www.pontevedra.eu/movete



> Covoiturage

La politique du département de Loire-Atlantique

Développer le covoiturage. Le sujet est bien sûr à l'ordre du jour et, à l'initiative de la Région wallonne, une étude est actuellement en cours pour définir quelle politique et quels outils mettre en place.

Dans cette perspective, les bonnes pratiques en la matière sont examinées avec beaucoup d'intérêt. A l'occasion d'une matinée de travail et de contact avec des entreprises intéressées par cette problématique, a été présenté le projet « Lila covoiturage », qui concerne la politique départementale d'incitation au covoiturage en Loire-Atlantique.

En effet, dans le cadre de sa politique en faveur d'une mobilité durable, ce département a engagé, depuis 2009, plusieurs initiatives pour soutenir la pratique du covoiturage sur son territoire. Son objectif n'est en effet pas d'organiser le covoiturage, qui demeure essentiellement un accord de type privé entre personnes. Pour aider à la mise en relation des candidats au covoiturage, un site internet dédié a bien sûr été mis en place.

Le département a décidé d'agir là où l'intervention publique est légitime et utile à l'usager. C'est pourquoi, il s'est intéressé à la valorisation de parkings privés permettant de favoriser le covoiturage. Fin 2012, 120 aires étaient aménagées et labellisées. Une signalétique spécifique a été conçue et est mise en place sur chaque site afin de mieux organiser, de sécuriser, d'améliorer la visibilité et bien sûr d'amplifier une pratique le plus souvent spontanée, en zone rurale en particulier.

Le principe est de valoriser d'abord les infrastructures disponibles et de labelliser des parkings existants, à compléter si besoin par la création d'aires et la réalisation de travaux d'aménagements. Les zones commerciales et la petite distribution sont particulièrement ciblées, car la pratique du covoiturage se combine assez naturellement avec la fréquentation de ces commerces. S'installe donc une relation « win-win ». En outre, cela contribue à une image positive de l'implication de l'entreprise en faveur de la mobilité durable. Sont visés les sites en périphérie des zones urbaines denses. A terme, l'ensemble des aires devrait permettre un maillage du territoire.

Source : Paul Pascal - Conseil général de Loire-Atlantique.

En 2013, le budget du département dédié au covoiturage est de 200 000 €.

Quelques chiffres : plus de 27 500 personnes résidant dans le département sont inscrites et plus de 14 000 annonces de trajets réguliers sont proposées. Aujourd'hui, la fréquentation du site est de plus de 5 000 visiteurs différents par mois. Ce chiffre a connu une augmentation de 38 % en un an.

De quoi cesser de douter de l'avenir du covoiturage !

Pour en savoir plus : www.covoiturage-atlantique.fr

> Cahier des charges

Qualiroutes : FAQ et mises à jour

Petit rappel. Depuis le 1er janvier 2012, le CCT Qualiroutes remplace définitivement le CCT RW99 de 2004. Son respect est obligatoire pour tout marché de travaux d'infrastructures routières :

- relevant du Service public de Wallonie agissant en qualité de maître d'ouvrage ou de maître d'œuvre ;
- de pouvoirs locaux subsidiés par le Service public de Wallonie ;
- faisant partie du contrat de gestion de la SOFICO pour ce qui concerne le réseau régional structurant.

Une Foire aux questions (FAQ) liée à l'utilisation de Qualiroutes est en ligne depuis le début de cette année. Elle est accessible via la rubrique Qualiroutes du site « qualité et construction » de la Région wallonne (Q&C). Elle est structurée sur base des chapitres du CCT. Des adaptations et mises à jour sont régulièrement apportées. Elles apparaissent en rouge dans le corps du texte dans la version électronique et font l'objet d'une rubrique du Catalogue des documents de référence (CDR).

Pour être systématiquement informé des mises à jour du CCT Qualiroutes et de ses compléments, il suffit de transmettre son adresse e-mail à qc@spw.wallonie.be.

Pour en savoir plus : qc.spw.wallonie.be/fr/qualiroutes.

Source : Empreintes.

des informations sont à la disposition des enseignants et des familles.

Le concours se déroule du 6 au 31 mai et du 16 septembre au 11 octobre. Les participants qui s'engagent dès le début à concourir durant les deux périodes reçoivent un bonus « fidélité », majorant leurs résultats de 30 % !

De nombreux prix sont prévus pour les différentes catégories de participants : des vélos adultes et enfants pour les familles, des range-vélos pour les écoles, des kits d'outillage, des kits d'éclairage, du matériel divers (sacoches, cadenas, éclairage, pompes, gilets fluos…).

Résultats à suivre…

Contact : info@bike2school.be, www.bike2school.be

> Vélo

Bike2school : un concours à l'intention des écoles primaires

Le concours Bike2school est une initiative qui s'inscrit parfaitement dans le prolongement du brevet du cycliste. En effet, après avoir appris à respecter le code de la route et à se déplacer en sécurité dans la circulation, via cette initiative, les élèves sont invités à utiliser leur vélo le plus régulièrement possible pour aller à l'école. Proposé par Pro Velo, avec le soutien de la Wallonie dans le cadre du Plan Wallonie cyclable, Bike2school s'adresse aux enseignants, aux élèves et aux parents de l'enseignement primaire.

Ainsi, trois catégoriessont prévues :

• famille (1 à 6 personnes). L'objectif est de parcourir la plus grande distance possible en étant le plus régulier. Un parent inscrit un ou plusieurs enfants ainsi que lui-même, s'il le souhaite. Les participants devront effectuer un maximum de trajets domicile-école et comptabiliser leurs kilomètres ;

• classe (minimum 8 élèves). L'objectif est également de parcourir la plus grande distance possible en étant le plus régulier et en accumulant les kilomètres de toute la classe. L'enseignant inscrit sa classe ainsi que lui-même, s'il le souhaite. Ensemble, Ils devront effectuer un maximum de trajets domicile-école, avec un maximum de participants dans la classe ;

• école (minimum une classe). L'objectif est d'accroître la part modale du vélo, en comptabilisant le nombre de vélos stationnés devant l'école. La direction inscrit son école et compte chaque matin le nombre de vélos présents.

Une fois inscrits, les participants reçoivent un login leur permettant d'encoder, via une connexion sécurisée, sur le site du concours, les trajets, les kilomètres parcourus et le nombre de vélos présents. Des tableaux de recueil

> Transport social

Un guide pour les Namurois

Les initiatives pour faciliter les déplacements des personnes qui ne disposent pas de mode de transport approprié sont multiples et variées. Il est donc indispensable que les services existants et les informations y relatifs soient bien connus des personnes concernées.

La mise en place de la Centrale des Moins Mobiles à Namur fut l'occasion de mettre autour de la table tous les opérateurs du transport social, actifs sur le territoire. L'objectif était de faire un état des lieux de ce qui existe, de rechercher ensemble les synergies et collaborations possibles afin d'offrir aux citoyens namurois un service de qualité et de proposer un guide reprenant tous les renseignements utiles aux utilisateurs potentiels. Il s'agit d'une initiative conjointe de la Ville et du CPAS.

Au moment de planifier une visite familiale, de faire une démarche administrative, pour faire ses courses de manière autonome, se pose le problème du déplacement. Existe-t-il une ligne TEC à proximité ? La personne est-elle en état physique d'y

accéder ? Quelle autre possibilité s'offre à elle ? Autant de questions auxquelles la brochure tente d'apporter des réponses claires et complètes. Elle se présente sous forme de fiches pour chacun des huit opérateurs, décrivant les services proposés, le profil des bénéficiaires, les conditions d'accès, les tarifs, le rayon d'action, les horaires, les délais de réservation…

Elle sera mise à jour en fonction de l'arrivée de nouveaux opérateurs et de modifications apportées aux tarifs, horaires ou conditions d'accès. Une mise à jour régulière sera aussi proposée sur les sites internet des associations qui en disposent. Le guide est disponible chez les différents prestataires de services, à la Ville de Namur et dans les hôpitaux.

Pour en savoir plus : http://www.ville.namur.be/files/files/MOBILITE/Guidedestransportssociauxrevuau130213.pdf

> Réglementation routière

Restriction du trafic lourd : quel signal utiliser ?

Le placement du signal C21 indique que l'accès d'une voirie est interdit aux véhicules dont la masse en charge[1] dépasse la masse indiquée. Concrètement, cela concerne tant les véhicules qui transportent des personnes que ceux qui sont affectés au transport des marchandises.

Petit rappel. Pour que cette mesure ne s'applique pas aux véhicules des TEC, le gestionnaire de voiries était invité à placer le signal « excepté circulation locale », jusqu'à ce que, en 2003[2], le Code de la route définisse explicitement cette notion. Ainsi, depuis lors, « les termes « excepté circulation locale » ou « desserte locale » désignent une voie publique qui n'est accessible qu'aux véhicules des riverains de cette rue et des personnes se rendant ou venant de chez l'un d'eux y compris les véhicules de livraison; y sont aussi admis sans exceptions les véhicules des services d'entretien et de surveillance, lorsque la nature de leur mission le justifie, les véhicules prioritaires visés à l'article 37 du Code de la route, les cyclistes et les cavaliers ». Les véhicules des TEC ne rentrent donc pas dans ces différentes catégories. Les autocars non plus, bien sûr. C'est pourquoi, lorsqu'il s'agit d'autoriser le passage des véhicules des TEC, par exemple, le gestionnaire de voiries doit placer un panneau additionnel précisant « excepté TEC », ou « excepté bus TEC ».

Il faut toutefois s'interroger plus globalement sur la question du passage des véhicules lourds qui transportent des personnes, comme les autocars. Ceux-ci effectuent différents types de missions : transport d'enfants ou de groupes vers différentes activités, transport de touristes… Ainsi, lorsque le gestionnaire de voiries veut empêcher l'accès des véhicules lourds, souhaite-t-il viser l'ensemble de ces véhicules ?

C 21 C 22 C 23

Cela peut être le cas, lorsque certaines infrastructures ne doivent pas être soumises aux sollicitations de tonnages importants (pont, par exemple), ou bien lorsque le tracé de la voirie ne permet pas le passage de ces véhicules dans des conditions de sécurité optimales (virages en épingles à cheveux, étroitesse de la chaussée…). Dans ces différents cas, le signal C21 a tout son sens.

En dehors de ces situations plus spécifiques, il importe donc de se demander : quel type de trafic veut-on empêcher de circuler ? Si la réponse est : uniquement le transport de marchandises, alors l'utilisation du signal C23 apporte la réponse appropriée.

En tout état de cause, la problématique du trafic lourd, qu'il concerne des marchandises ou des personnes, nécessite une réponse nuancée à des questions correctement posées, qui prenne en compte des impératifs de sécurité routière, de qualité de vie, de respect de l'environnement et d'efficience de déplacement.

Source : Union des Villes et Communes de Wallonie asbl.

[1] Attention, le signal C21 ne vise pas la Masse Maximale Autorisée (MMA) du véhicule telle qu'elle a été fixée par le constructeur, mais bien la masse du véhicule au moment de franchir le signal.
[2] Article 2.47 du code de la route (Arrêté royal du 4 avril 2003 – Moniteur belge du 8 mai 2003).

Source : ICEDD.

> Conseils de lecture

Sonia Lavadinho et Yves Winkin (sous la coordination de), **Vers une marche plaisir en ville**, Certu, 2012.
Le XXIe siècle connaît un véritable renouveau de la marche urbaine. Ce livre, abondamment illustré d'exemples, invite le lecteur à porter un autre regard sur la ville, ses rues, son réseau de transports. Est-ce une ville hospitalière pour la marche ? Comment offrir les meilleures conditions pour qu'elle puisse le devenir ? Dans cette boîte à outils, chacun trouvera chaussure à son pied. Car toutes les villes sont différentes, et les situations de marche y sont aussi singulières que les marcheurs. Il ne s'agit pas de copier telle ou telle démarche, mais de l'adapter au contexte pour que l'interprétation qui en résulte soit vivante et évolue avec la cité. La condition première de marchabilité que toute ville doit viser est simplement celle de donner envie…

Christian Pierret et Frédéric Baverez, **Le stationnement : enjeu de mobilité urbaine**, Fédération des Villes Moyennes/EFFIA, 2013
Si l'époque n'est plus à adapter la ville à la voiture, cette dernière reste un maillon essentiel de la politique des déplacements, qui se conçoit aujourd'hui dans une approche globale de la mobilité. Le stationnement est ainsi au cœur des politiques de mobilité urbaine, qu'il s'agisse de réguler la circulation automobile, d'encadrer le partage de la voirie, de favoriser les reports modaux, de conforter l'attractivité économique d'un centre-ville. Mais le stationnement est aussi pour les collectivités une ressource financière non négligeable, dont il faut savoir tirer le meilleur parti. Cet ouvrage illustre l'intérêt d'avoir une politique volontaire et globale en la matière. Il dresse un panorama clair et précis de l'économie et de la gestion de ce service.

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

- Le 14 juin 2013, **rencontre annuelle des CeM**, à l'Aula Magna à Louvain-la-Neuve.
- Fin 2013, 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

- Du 11 au 14 juin 2013. Conférence annuelle Vélo-city : « **The Sound of Cycling – Urban Cycling Cultures** », à Vienne (Autriche).

Infos : www.velo-city2013.com

- Du 11 au 13 septembre 2013. **XXIIème Congrès belge de la route**, au Palais des Congrès à Liège.

Infos : www.congresdelaroute.be

> Humour

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 - Parking de covoiturage. - Source : Paul Pascal - Conseil régional de Loire-Atlantique.

DIRECTION GÉNÉRALE OPÉRATIONNELLE
DE LA MOBILITÉ ET DES VOIES HYDRAULIQUES
Boulevard du Nord 8, B-5000 Namur
http://spw.wallonie.be • N° Vert : 0800 11 901 (informations générales)

Éditeur responsable : Ir. Yvon Loyaerts, Service Public de Wallonie, Bld du Nord 8, 5000 Namur