

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

- > La parole à ... Patrick Imbreckx
- > Entreprises. AxE 4.25 . Stratégie pour une accessibilité durable
- > Démarrage du Plan régional de mobilité durable
- > Le dernier diagnostic des déplacements domicile-travail a livré ses conclusions
- > Le CWATUPE vit ses dernières heures ... le CoDT va le remplacer
- > Mobilité scolaire. Un « asinobus© » dans la ville de Louviers
- > Le visage du tram de Liège, de ses stations et son tracé sont connus

> sommaire





Source : SPW-D434.

> La parole à ...

Patrick Imbreckx, directeur de la Direction du Transport des personnes du Service public de Wallonie

Le transport scolaire, parce qu'il le faut bien ?

En grande majorité, les élèves qui utilisent un moyen public de transport en commun empruntent les lignes régulières de bus organisées par les TEC pour se rendre de leur résidence à l'établissement scolaire choisi. Le réseau et la fréquence des lignes s'efforcent d'être attractifs pour cette population captive, nombreuse et renouvelée. Ce n'est pas nécessairement un objectif dans la définition de l'offre de transport public mais une opportunité bien souvent saisie, certainement dans les zones rurales, pour atteindre un taux de couverture raisonnable.

Le décret du 1^{er} avril 2004, relatif au transport et aux plans de déplacement scolaires, précise que, lorsque les lignes régulières ne sont pas adaptées, le Gouvernement organise un service régulier spécialisé, dénommé transport scolaire ou ramassage scolaire. Celui-ci est un droit pour les élèves remplissant les conditions prévues par le Pacte scolaire ou la loi du 6 septembre 1970 sur l'enseignement spécialisé et intégré, et une possibilité pour les autres élèves qui ne peuvent rejoindre l'école par leurs propres moyens.

En marge, précisons ici, sans autre développement pourtant nécessaire, qu'une problématique de transport est d'autant plus aigüe que l'offre d'enseignement est limitée ou que le choix d'un établissement d'enseignement par les parents n'intègre pas suffisamment la distance/temps à parcourir par leur enfant chaque jour.

Le service régulier spécialisé s'est jusqu'ici volontiers adapté à la demande de transport des parents et établissements d'enseignement, nonobstant sa qualification originelle de transport de carence. Transport de proximité, voire de porte à porte, assis, accompagné

le plus souvent, « personnalisé », le transport scolaire a de quoi séduire ! Il conserve aujourd'hui encore cet héritage d'une organisation jadis assurée par les pouvoirs organisateurs.

Mais un transport à la demande est coûteux (1 347 €/élève/an). On assiste actuellement à la réaffirmation de la priorité des lignes régulières, en considérant l'élève comme un client standard, sauf reconnaissance par le TEC d'un handicap lourd ou d'une dangerosité particulière du parcours, critères non objectivés par ailleurs. La (re)mise en lignes régulières de bus de l'élève demandeur, ou son renvoi à d'autres modes de déplacement individuels ou collectifs éventuels, pas assez développés, ont des effets collatéraux, constatés mais non traités, sur les transporteurs privés qui assurent quotidiennement les circuits (935) et sur le personnel d'accompagnement y affecté (726).

Un chantier important est ouvert pour s'extirper de la bipolarisation entre transport public et transport scolaire au profit d'une complémentarité, en y associant tout autre mode de déplacement personnel (marche, vélo, en évitant d'encourager la voiture individuelle). C'est le déplacement complet (aller&retour) de l'élève qui importe.

Le droit au transport n'est pas un tout mais un outil pour l'exercice du droit à l'enseignement, reconnu à tous les élèves. Le principe de subsidiarité du transport scolaire doit guider l'examen contextualisé d'une demande de prise en charge pour pallier un déficit personnel de mobilité. Il convient d'offrir un transport complémentaire, selon le besoin reconnu et non à la demande, sans que les modalités de transport, forcément particulières, ne remettent en cause les conditions d'accès. L'effort public ainsi consenti devrait pouvoir s'appuyer sur la raison des parents et une offre, à améliorer, de certains types d'enseignement. Tous les partenaires ont une responsabilité qui ne peut être transférée sur le transport public. Cette attention, le transport scolaire le vaut bien !

Contact : Patrick IMBRECKX
patrick.imbreckx@spw.wallonie.be

> Entreprises

AxE 4.25 . Stratégie pour une accessibilité durable

L'Association d'Entreprises AxE 4.25 rassemble les entreprises situées au croisement de la N4 et de la N25. Elle représente le trait d'union entre l'Université Catholique de Louvain, les entreprises des parcs scientifiques, et les communes d'Ottignies-Louvain-la-Neuve et de Mont-Saint-Guibert. En place depuis plus de 25 ans, elle rassemble, aujourd'hui, 200 entreprises (22 % de grandes entreprises et 77 % de P.M.E.).

Les parcs d'activités sont en pleine expansion : d'ici fin 2014, plus de 800 emplois devraient encore être créés à Louvain-la-Neuve et plus de 900 à Mont-Saint-

Guibert. En effet, la proximité de l'UCL crée une émulation, l'offre pour les espaces de bureaux disponibles à un coût raisonnable est en croissance constante, de nombreux services sont à la disposition des entreprises et il n'y a pas de problème de parking. Toutefois, cette situation va néanmoins avoir des répercussions de plus en plus négatives sur le trafic et sur l'accessibilité des entreprises. Celles-ci cherchent donc à améliorer la mobilité de leurs employés car cela représente un enjeu économique et social important.

En 2011, un groupe de travail AxE 4.25 s'est constitué pour travailler à l'élaboration d'un plan global (infrastructures et moyens) qui allie l'écologie à l'économique et au social, et pour trouver les solutions qui manqueraient pour améliorer la mobilité des entreprises. L'un des objectifs est d'inciter les personnes à changer leurs habitudes de déplacement en leur offrant des alternatives crédibles.

C'est pourquoi, l'association d'entreprises a mené des actions concrètes en matière de mobilité. Elle a réalisé un inventaire de toutes les initiatives existantes sur le territoire. Avec le soutien de la cellule mobilité de l'UWE et la Région wallonne, elle a créé un guide pratique présentant les opérateurs de solutions de mobilité durable pour l'entreprise. Elle a aussi participé au lancement de DJENGO, plateforme web innovante pour le covoiturage basée sur une forte intégration des réseaux sociaux afin de rompre les barrières psychologiques au partage de la voiture. Elle soutient les projets de ses membres en matière de mobilité douce, comme la création d'une nouvelle structure : ZE-MO, Mobilité Zéro Emission en Wallonie, qui propose aux entreprises des formules de leasing de cycles et autres véhicules électriques (avec entretien) ou encore l'aide à la création de stations pour vélos à assistance électrique (VAE). Elle fait la promotion du réseau « Smartwork center », qui met à disposition des entreprises des espaces de travail partagé ou « coworking », occupables à l'heure, afin de permettre aux travailleurs de ne pas perdre de temps dans les bouchons !

Par ailleurs, l'association d'entreprises a été retenue comme entité pilote de l'opération « Tous vélo-actifs » (www.veloactif.be) du Plan Wallonie cyclable, dont l'objectif est d'encourager les travailleurs à utiliser le vélo pour leurs déplacements domicile-travail. Elle a bénéficié à ce titre de divers appuis logistiques et de communication pour concrétiser ses projets. Elle soutient et participe à l'opération annuelle « Bike Day LLN – A vélo au boulot » de l'UCL, qui rassemble en moyenne 150 personnes. Elle a mis en place divers modules de formation : vélo trafic, atelier mécanique, workshop sur l'élaboration d'un plan de mobilité pour l'entreprise, lunch conseil pour rouler à vélo l'hiver, etc. Elle représente aussi les entreprises

d'AxE 4.25 aux réunions du Plan Wallonie Cyclable de la Ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve et organise des réunions de concertation avec les échevins de la mobilité des communes voisines. Enfin, elle contribue à la création d'itinéraires via le programme Cyclomap (www.bikely.com)

Son défi est d'anticiper les besoins des entreprises. Les préoccupations sur lesquelles elle va travailler dans les prochains mois sont l'accessibilité des camions, des cyclistes et des piétons aux parcs d'activités, l'offre en transport public sur la zone, le développement d'un réseau efficace de véhicules électriques (VAE) pour les petits trajets, la sécurité et l'entretien des infrastructures existantes, enfin l'information destinée à aider les visiteurs, les clients et les fournisseurs des entreprises à s'orienter sur le site.

Contact : Véronique FORGET
v.forget@axe425.be
www.axe425.be/index.php/mobilite



Démarrage du Plan régional de mobilité durable

Dans le chapitre relatif à la mobilité durable, la Déclaration de politique régionale indiquait que « le Gouvernement s'engage à planifier le développement de la mobilité en instaurant un Plan régional de mobilité durable (PRMD), en adéquation avec le Schéma de développement de l'espace régional. » Après de nombreuses initiatives à l'échelle locale ou supralocale, il était indispensable de bénéficier d'une vision régionale, susceptible d'orienter les priorités, d'assurer la cohérence des initiatives menées à une échelle plus locale et de fixer un cap. Les travaux de révision du SDER sont aujourd'hui suffisamment avancés pour mener à bien l'étude du PRMD.

Plus largement, ce Plan devra prendre en compte une série d'objectifs et de plans concrets tels que présentés dans la Déclaration de politique régionale, et garantir la cohérence territoriale, économique, sociale, environnementale et budgétaire. Il couvrira la mobilité des personnes et des marchandises. Dans cette perspective en particulier, la Wallonie, qui constitue un pôle privilégié pour développer des activités de logistique et de transport doit relever un important défi en accompagnant la croissance de ce pôle de compétitivité et en l'orientant vers des modes de transport durables et en encourageant le transfert modal. Le développement et l'évolution du transport public constituent également un enjeu de taille. Les besoins et les attentes vis à vis de ce Plan sont importantes.

L'étude du Plan régional de mobilité durable vient de démarrer. Sa réalisation est prévue sur un délai de douze mois. Le diagnostic se basera sur les données disponibles pour dresser rapidement une image de la mobilité en Wallonie et les tendances d'évolution à l'horizon 2020-2030, pour s'intéresser très vite à l'élaboration d'une « vision » mobilité à cette échéance.

Enfin, le Plan comportera un plan d'actions et une liste de mesures concrètes et opérationnelles sous forme de fiches, ainsi qu'une planification de celles-ci. Des indicateurs permettront de mesurer l'évolution de la mise en œuvre du Plan et de ses résultats.

> Statistiques

Le dernier diagnostic des déplacements domicile-travail a livré ses conclusions

Initiée dès 2004 par le gouvernement fédéral, cette enquête vise à dresser un état des lieux des déplacements domicile-travail des travailleurs dans les entreprises et institutions publiques de plus de 100 personnes. Elle a aussi pour objectif de stimuler la réflexion et d'encourager à prendre des mesures en faveur d'une mobilité durable. Enfin, elle met de nombreux chiffres et informations à la disposition des organismes concernés par cette problématique : les Régions, les communes, les sociétés de transport en commun ... et permet d'alimenter des études sur la mobilité.

Réalisée tous les trois ans, les résultats de cette troisième édition, qui présente les chiffres de 2011 (situation au 30 juin) ont été publiés il y a peu et font l'objet d'un rapport téléchargeable sur le site du Service public fédéral Mobilité et Transports. En voici quelques éléments significatifs.

Diagnostic des déplacements domicile - travail au 30 juin 2011

10 146 formulaires d'enquêtes complétés
1 488 792 travailleurs concernés sur le territoire belge
358 799 travailleurs en Wallonie – représentant :
24,1 % des sondés
30 % de la population active en Wallonie

Par rapport à la précédente enquête, les grandes tendances montrent une augmentation de l'utilisation de la voiture (seul ou en famille), supérieure à 2008 et à 2005, sauf à Bruxelles où celle-ci poursuit sa décroissance. On constate également une diminution globale de la pratique du covoiturage et de l'utilisation du train. Ces tendances sont toutes plus marquées en Wallonie. L'accessibilité des places de parking n'a, quant à elle, pratiquement pas changé.

WALLONIE	2011	2008	2005
Voiture (seul ou avec famille)	82,4%	79,3%	80,3%
Covoiturage	4,1%	5,0%	5,2%
Bus, tram, métro	3,7%	3,9%	3,6%
Train	3,7%	4,8%	4,4%
A pied	3,2%	3,3%	3,2%
Vélo	1,3%	1,5%	1,3%
Cyclomoteur, moto	1,1%	1,4%	1,5%
Transport collectif par l'employeur	0,4%	0,5%	0,5%



De manière générale, la préférence pour l'utilisation de la voiture est bien plus marquée en Wallonie : une tendance qui s'explique en raison d'une densité d'habitat plus faible et donc d'un territoire plus diffus. Cependant, on constate que l'utilisation de la voiture est très élevée pour les travailleurs qui se rendent à la Louvière, Tournai et Charleroi.

La diminution de la pratique du covoiturage interpelle. En examinant de plus près les résultats, on constate que celui-ci rencontre du succès dans certains secteurs précis : grande production (automobile, chimie, construction ...), horaires fixes, peu de transports en commun. Un soutien de l'entreprise constitue également un facteur de succès.

Vu sous l'angle du domicile des travailleurs, C'est à Saint-Josse que les déplacements en voiture sont les moins nombreux (30 %), ensuite, hors Région de Bruxelles-Capitale, à Knokke-Heist (45 %), puis à Leuven (46 %), à Bruges (50 %), Anvers (50 %), Gand (52 %). A Liège (65 %) et à Namur (66 %) les chiffres d'utilisation sont inférieurs à la moyenne wallonne.

Si le nombre de travailleurs se rendant à vélo au travail est pratiquement dix fois plus élevé en Flandre (13,9 %) qu'en Wallonie, près de deux fois plus de travailleurs y effectuent leur déplacement domicile-travail à pied

qu'en Flandre (1,7 %) : un certain nombre de courtes distances, qui en Flandre sont parcourues à vélo, le sont sans doute à pied en Wallonie.

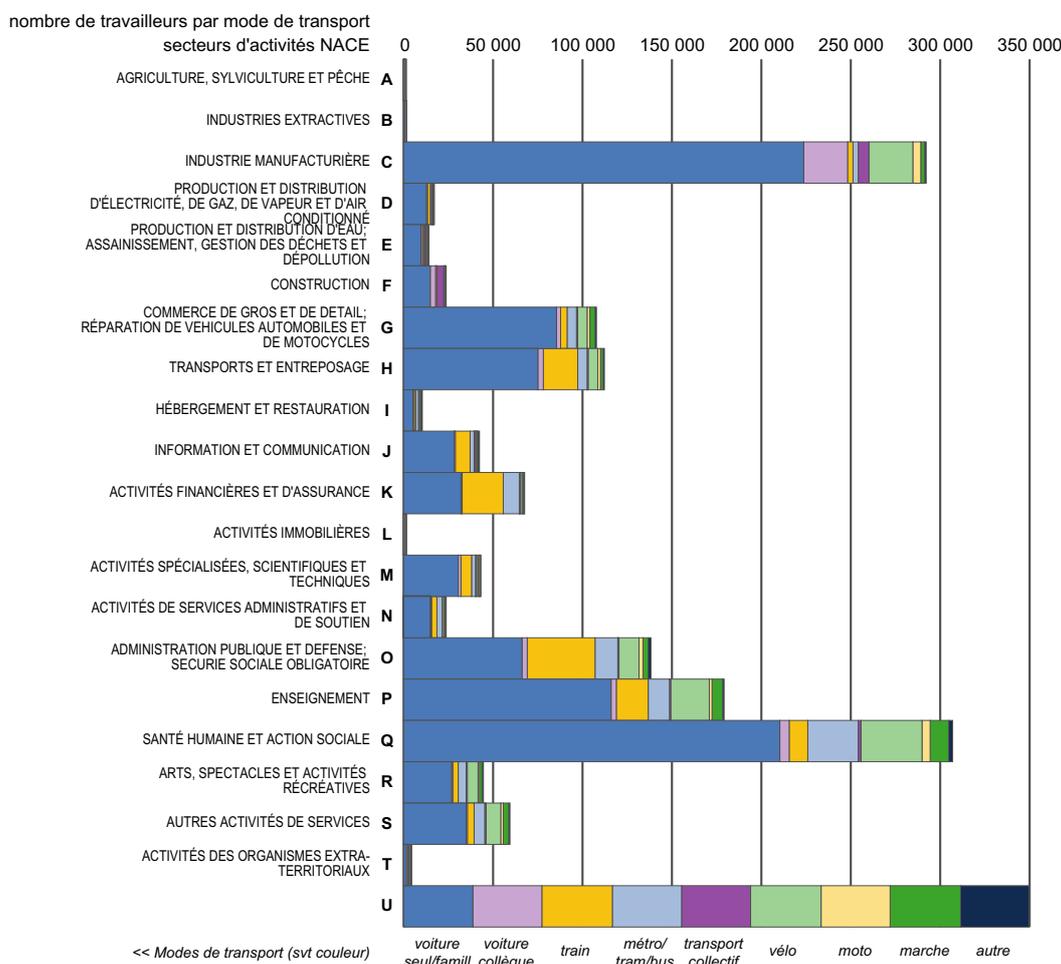
Et en matière de vélo, ce sont les habitants de Tournai (3,3 %) et Mouscron (3,2 %), qui en Wallonie détiennent le record d'utilisation.

Les villes qui comptent le plus de marcheurs vers leur lieu de travail sont Eupen (15,8 %), Arlon (12,1 %), Ottignies Louvain-la-Neuve (11,6 %), Ixelles (11,5 %), bien avant les villes flamandes, pour les raisons évoquées précédemment : En Flandre, on pédale !

Le nombre total de déplacements domicile-travail et la distance moyenne parcourue sont restés constants, comparativement aux résultats de 2008. Cette dernière a légèrement diminué en Wallonie, passant à 15,5 kilomètres au lieu de 15,9 kilomètres.

Des spécificités apparaissent également pour différents secteurs. Ainsi, en complément à ce qui vient d'être écrit pour le covoiturage, on constate que le transport collectif est davantage présent dans la construction, que le train est fortement utilisé dans le secteur de la finance et des assurances, que les adeptes du vélo travaillent plutôt au sein des communes, de l'enseignement, de la santé et de l'action sociale.

MODES DE TRANSPORT PAR SECTEUR D'ACTIVITE



Diagnostic des déplacements domicile - travail au 30 juin 2011.
Source : SPF Mobilité et Transports.





L'urbanisation en ruban autour de Braine-le-Comte - Source : Google Earth.

> Réglementation

Le CWATUPE vit ses dernières heures ... le « CoDT » va le remplacer

La révision du CWATUPE a été adoptée, en première lecture, par le Gouvernement wallon le 18 avril dernier, instaurant le « Code du Développement Territorial », en abrégé : CoDT. L'avant-projet de décret doit ensuite être présenté à la CRAT, au CWEDD, au Parlement et au Conseil d'Etat.

Les prévisions indiquent que, durant les cinquante prochaines années, la population wallonne devrait augmenter de 25 %. De nouveaux besoins devront être satisfaits (logements, services, équipements, emplois...), avec, en outre, la prise en compte d'exigences élevées en termes de performances énergétiques. Cet outil s'inscrit dans la dynamique du plan « Horizon 2022¹ » et se veut plus opérationnel que le CWATUPE.

Quelles sont les ambitions, quelle est la portée, de ce nouveau CoDT ? En voici les éléments marquants, tels que présentés sur le portail de la Wallonie. Ainsi, le CoDT permettra dorénavant :

- d'apporter des réponses rapides pour les projets structurants en simplifiant les procédures (notamment pour la révision des plans de secteur) ;
- de faciliter l'application des régimes juridiques applicables pour la mise en œuvre de projets d'enjeux régionaux (des territoires reconnus pour mener des actions prioritaires, publiques ou privées, liées au développement social, économique, environnemental, culturel, sportif et touristique de la région) ;
- de rendre compétent le Parlement wallon pour statuer sur les demandes de permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général (permis à caractère exceptionnel - PeP) ;

- la mise en œuvre de « périmètres U » dans les communes pour supprimer les freins au développement dus aux plans de secteur actuels, avec comme objectif de permettre à chacun de disposer, à proximité de son domicile, d'un endroit où seront réunis les services et les équipements de base ;
- de substituer les outils qui fixent des normes (PCA et règlements) par des schémas et des guides à valeur indicatives ;
- de gommer certaines prescriptions (fenêtres verticales, lucarnes, pentes de toitures, hauteur sous corniche...) faisant ainsi descendre le pourcentage des permis actuellement en dérogation ;
- de respecter des délais de rigueur pour statuer sur une demande de permis ;
- de faire preuve d'attention et d'écoute en accompagnant les demandeurs dans la réalisation de leur projet ;
- d'assurer une sécurité juridique accrue aux acheteurs de biens immobiliers (les infractions non-fondamentales seront désormais prescrites dix ans après l'achèvement des travaux).

Un autre projet est en chantier. Il s'agit de la création d'une juridiction de recours qui remplacerait le Conseil d'Etat et dont les modalités de décision seraient plus étendues en matière d'annulation, de suspension, etc.

Le nouveau Code doit encore franchir quelques étapes, sans oublier l'adoption des arrêtés d'application.

> Mobilité scolaire

Un « asinobus® » dans la Ville de Louviers

Comment vaincre le manque de motivation pour se rendre à l'école à pied ? Des expériences originales voient le jour, en Normandie notamment, dans la petite commune de Louviers (20 000 habitants) où, depuis un an déjà, les enfants marchent en compagnie de Pom et Nénette.

Un pédibus avait été initié auparavant mais, très vite, le projet avait battu de l'aile, les parents étant réticents à confier leurs enfants à des parents inconnus. L'idée d'introduire l'animal dans le pédibus est alors née. Une expérimentation a été lancée au printemps 2012, avec le concours d'une association : Le Chemin du halage. Lorsque l'animal est arrivé dans le pédibus, la confiance des parents envers l'équipe accompagnatrice s'est établie. L'asinobus®, ainsi baptisé, a permis de rendre attractif le dispositif de pédibus.

Il fonctionne sur deux lignes en alternance : les lundi et mardi vers une école, les jeudi et vendredi vers une autre école. Les cartables des écoliers sont installés sur le dos des ânes, Pom et Nénette, grâce à un équipement adapté. Le pédibus fonctionne les autres jours de

¹ <http://www.wallonie.be/fr/actualites/plan-horizon-2022-pour-la-wallonie>.



Source : arehn.

la semaine et sa fréquentation est identique, que les ânes soient présents ou absents.

Il s'agit du premier asinobus® régulier en France avec des ânes bâtés. Les deux ânes assurent d'autres tâches : le ramassage des corbeilles de déchets en ville, l'entretien d'un espace naturel appartenant à la commune et l'animation dans les centres de loisirs ou lors d'événements organisés par la Ville.

L'âne est attractif et permet la création de lien social. Le projet est assez simple à mettre en place, avec toutefois quelques contraintes, facilement surmontables. Et l'animal dans la ville régule la circulation...

L'équipe enseignante a apporté son soutien actif. Pour mettre en place un tel projet, il faut du temps, la participation et le soutien de tous les acteurs, notamment des élus. Il est même créateur d'emploi, avec 20 heures par semaine de « cant'anière » : c'est la personne qui est chargée de piloter les deux ânes, Pom et Nénette, dans toutes leurs fonctions.

Contact : Pascal VIDAILLAC
pascal.vidailiac@ville-louviers.fr

> Transport en commun

Le visage du tram de Liège, de ses stations et son tracé sont connus

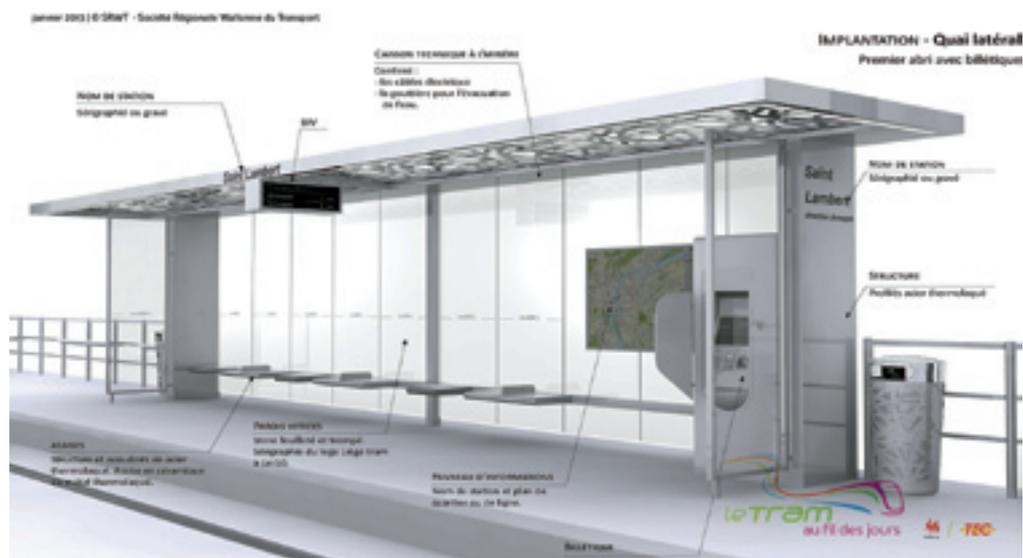
Le design des rames du futur tram participe de manière importante à son image et à celle de la ville qu'il parcourt. C'est le bureau lyonnais Avant-Première, récemment chargé de concevoir les tramways de Brest, de Dijon et de Nice, qui a obtenu le marché. Trois projets ont été soumis aux commentaires des Liégeois, qui ont marqué leur préférence sur un design sobre. Le tram liégeois présentera « un nez aux lignes courbes et une silhouette qui évoque les méandres de la Meuse ».

Les stations ont également été dessinées. Lieu d'information, d'attente, de vente, elles doivent assurer un accueil de qualité des usagers et contribuer à rendre agréable le temps que l'on y passe. Elles constituent également une composante à part entière du cadre urbain dans lequel elles s'inscrivent.

Par ailleurs, la Société Régionale Wallonne du Transport (SRWT) a déposé mi-mars auprès des autorités compétentes la demande de permis unique pour la première ligne du tram de Liège. Cette demande est consécutive aux conclusions de l'étude d'incidences environnementales (EIE), approuvée par le comité exécutif. Le tracé initial a été confirmé par celle-ci sauf pour ce qui concerne le tronçon Blondin – Pont d'Avroy, où la recommandation des auteurs est de passer par l'Avenue Rogier plutôt que par la bande bus. Faisant suite à la délivrance du permis, les travaux devraient débuter en 2014, pour une mise en service toujours prévue en 2017.

Des réunions d'information ont été organisées dans les quartiers et la procédure d'enquête publique s'est terminée mi-mai.

Pour en savoir plus : <http://www.keskistram.be>.



> Conseils de lecture

Voies structurantes d'agglomération - Conception des artères urbaines à 70 km/h, Certu (Références, 129), 2013.

L'artère urbaine à 70 km/h est une voie structurante d'agglomération qui repense les anciennes voies rapides urbaines. Elle réalise le compromis entre le souhait d'une infrastructure respectant les enjeux du développement durable liés au contexte urbain et la nécessité d'offrir une bonne capacité pour se déplacer sur de moyennes distances à l'échelle du périurbain.

La vitesse de 70 km/h va dans le sens de cet équilibre : c'est une alternative entre la voie urbaine traditionnelle et la route. Elle rend possible, sur une même plateforme, la circulation de tous les modes de déplacement. Elle optimise les flux circulatoires et réduit les emprises donc les coûts. Après avoir défini le concept d'artère urbaine à 70 km/h, sa localisation, ses fonctions et les différents types rencontrés, ce guide fournit les éléments géométriques de leur conception en intégrant tous les usagers susceptibles de l'emprunter.

Jan Gehl, **Pour des villes à échelle humaine**, Ecosociété, 2013.

Aller au travail à vélo sans risque, marcher le long d'une rue bordée de jolies façades, s'arrêter sur une place publique et y croiser des amis, voilà à quoi pourrait ressembler une ville à échelle humaine. Cependant, l'architecture et l'urbanisme accordent encore trop souvent la priorité à la voiture et négligent la fonction de l'espace urbain comme lieu de rencontre.

Pour faire face aux défis démographiques et écologiques du XXI^e siècle, Jan Gehl propose de renverser cette perspective et de remettre l'humain au centre des préoccupations de l'urbanisme. Dans ce livre visionnaire, il présente des pistes d'action concrètes pour développer des villes animées, sûres et durables. Son travail d'aménagement mise sur les déplacements à pied, à vélo et sur le renforcement de la vie urbaine. Cet ouvrage est le fruit de cinquante années d'expérience en planification urbaine réalisée aux quatre coins du monde.

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

- Fin 2013 - début 2014, démarrage d'un nouveau cycle de **formation de base de Conseiller en mobilité**.
- Septembre 2013, atelier des CeM, **Concevoir une zone résidentielle**.

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 13 septembre 2013. **XXII^{ème} Congrès belge de la route**, au Palais des Congrès à Liège.

Infos : www.congresdelaroute.be

- Du 16 au 22 septembre 2013. **Semaine de la mobilité**

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

> Humour



C'est probablement la mort dans l'âme que ce véhicule fut évacué vers la fourrière.

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 - Asinobus® de Louviers. Source : arehn.



**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)

