

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

Faites la fête à la mobilité alternative...
Efficace ?

À Schaerbeek, on mutualise le stationnement

Semaine de la mobilité.
Essayer un autre mode de transport... pour peut-être l'adopter !

À Wanze, une passerelle
pour franchir la Meuse

« Beter genutten » ou
le **péage inversé** à
Rotterdam

Bicycle friendly : le Top 20

Stationnement des poids lourds. Comment gérer ?

D'ici et d'ailleurs

Lu pour vous



Semaine de la Mobilité

Faites la fête à la mobilité alternative... Efficace ?



Chaque année, elle nous revient, du 16 au 22 septembre, dans toute l'Europe. C'est un rendez-vous systématique, toujours à la même date, chaque fois consacré à la mobilité durable.

Si des initiatives locales ont vu le jour dès la fin des années nonante, avec notamment des journées sans voiture, la Semaine de la Mobilité au niveau européen est née en 2002. Après quinze ans, elle fait un peu partie, de près ou de loin, du décor. Balade vélo, test de vélo électrique, parcours PMR, petit-déjeuner de la mobilité... les initiatives sont diverses et variées, pour faire goûter les alternatives à la voiture en solo, amener le citoyen à réfléchir et peut-être à se remettre en question.

Apothéose de ces semaines de sensibilisation : la journée sans voiture. Cette manifestation a déçu certains, qui l'ont rapidement abandonnée, mais séduit toujours d'autres, telle la Région de Bruxelles-Capitale où elle commence petit à petit à s'inscrire dans la culture.

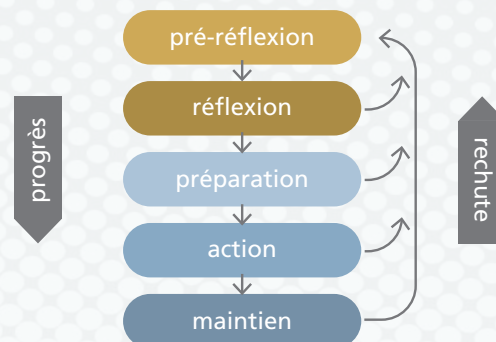
Chaque année se pose donc la même question : comment, sans le culpabiliser, séduire, convaincre, attirer l'attention du citoyen, qui a ses petites habitudes et surtout aime bien son auto et le confort qu'elle lui procure, pour le décider à marcher, à pédaler, à partager sa mobilité.

C'est un travail de longue haleine, pour lequel les professionnels de la communication déploient toute leur imagination, à la recherche de slogans géniaux, de visuels accrocheurs, pour tenter l'impossible, avec des passeports, des défis...

Pour autant que cela se justifie bien sûr, changer ses habitudes, même pendant une semaine, visiblement, ça n'est pas rien. Des sociologues se sont penchés sur la question et en ont déduit qu'il faut passer par un certain nombre d'étapes indispensables. Au minimum... il y en a cinq : pré-réflexion, réflexion, préparation, action, maintien : tout un travail. Pourtant, ce n'est pas pour le plaisir de contrarier l'automobiliste : car ça pollue, ça coince, ça coûte de plus en plus cher à l'économie et au citoyen, sauf si, comme on l'annonce de plus en plus haut et fort, demain, la voiture autonome et partagée prend le dessus pour une série de trajets qui, de toute manière, ne pourront être assurés par les transports en commun.

Alors, rendez-vous en 2018, pour une nouvelle semaine festive, au service de la mobilité durable.

La rédaction





STATIONNEMENT

À Schaerbeek, on mutualise le stationnement



Source : parking.be

Répondre aux besoins de stationnement des riverains et des visiteurs tout en préservant l'espace public, passe aujourd'hui par une optimisation de l'offre, en travaillant sur la complémentarité des besoins des uns et des autres.

À Schaerbeek, en dehors des heures règlementées, la **saturation des espaces de stationnement** est importante. Dans le cadre de l'élaboration de son Plan d'action communal de stationnement (PACS), une analyse approfondie a permis de mettre en évidence des réserves conséquentes, hors voirie, avec **3800 places mutualisables** (sur environ 15 000 potentielles). Parmi celles-ci, 600 places sont déjà exploitées par la commune.

Celle-ci souhaitait analyser dans quelle mesure et dans quel quartier la mutualisation pouvait constituer une solution aux problèmes de stationnement.

Mais comment **convaincre des entreprises privées d'accepter de mutualiser certains de leurs emplacements** ? Une incitation fiscale a été mise en place via le « Règlement taxe sur les emplacements de parking », avec une exonération partielle de celle-ci, à hauteur de 75 %.

La déclaration des emplacements de stationnement dans le cadre du permis d'environnement et les plans de déplacements d'entreprises, obligatoires à Bruxelles, ont fourni les informations nécessaires pour construire une base de données. La collaboration avec BePark (jeune start-up schaerbeekoise) a permis d'enclencher des partenariats. Dès 2013, des rencontres avec les entreprises locales ont conduit à élaborer un projet win – win : commune – entreprises – BePark.

Les points de discussions portaient principalement sur les investissements à consentir, la gestion des abonnements, le contrôle des horaires.

La commune a commencé par montrer l'exemple, en faisant l'inventaire de l'offre de stationnement dans ses différents bâtiments, et a identifié une centaine de places à proposer à la location. Il a fallu rédiger un **cahier des charges pour une concession de service**. Environ 85 places sont louées.

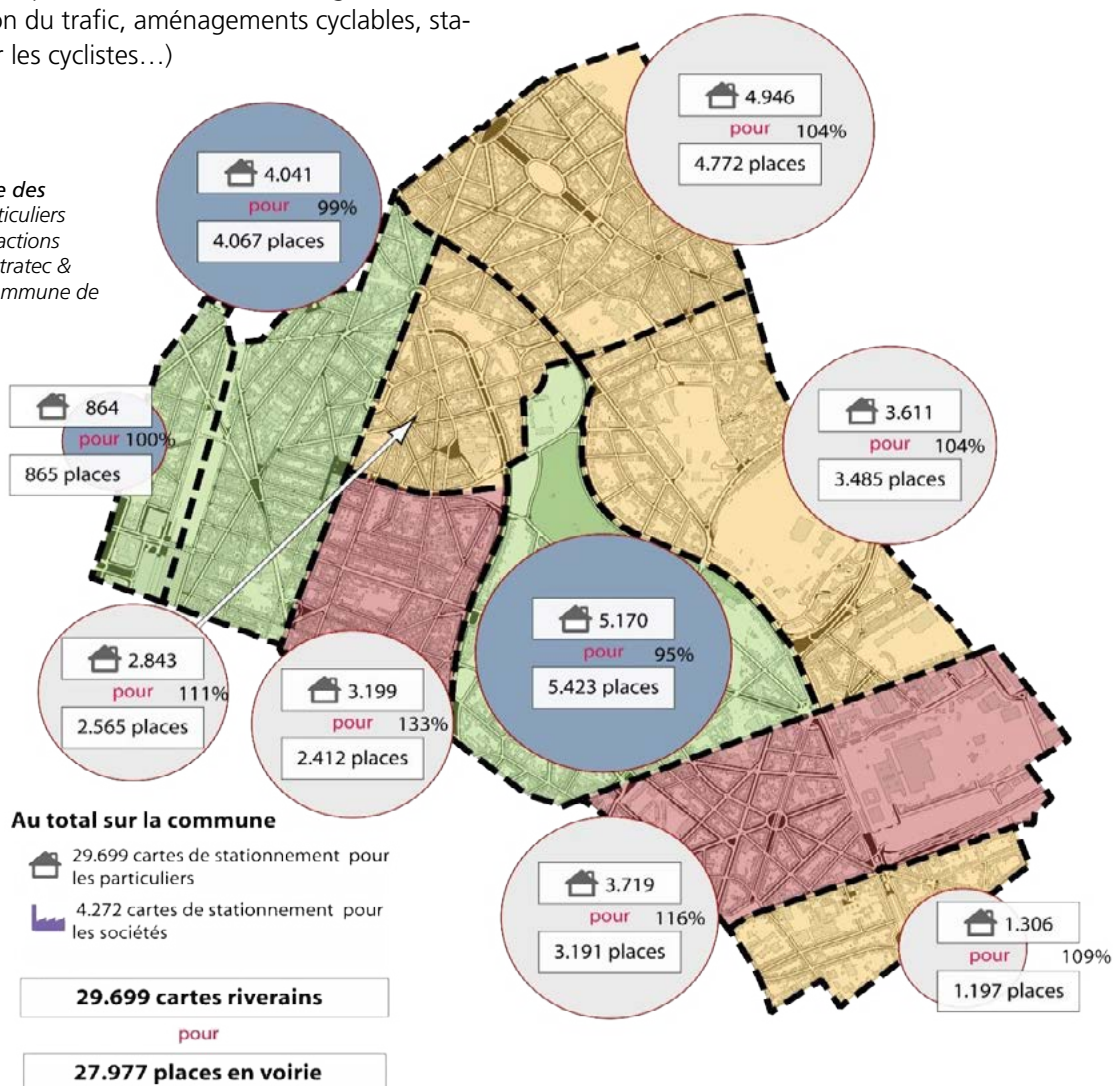
L'application propose aujourd'hui **près de 600 places inoccupées à certains moments de la journée**, voire en surnombre, dans des parkings sécurisés répartis sur le territoire de la commune.

Les solutions au problème de manque de places de stationnement sont multiples : la réglementation est en effet un outil indispensable. Depuis février 2017, la commune a étendu le contrôle du stationnement jusqu'à 21h00. **La mutualisation doit constituer une offre complémentaire**, mais elle n'est pas la solution dans tous les quartiers. **Encourager le partage de véhicule est également un levier** soutenu dans la commune (7 opérateurs de voitures partagées sont aujourd'hui présents à Schaerbeek). **Proposer de bonnes conditions de déplacements avec d'autres modes** est également un objectif poursuivi dans les aménagements de l'espace public (diminution du trafic, aménagements cyclables, stationnement sécurisé pour les cyclistes...)

En pratique...

- Des abonnements mensuels et des tarifs à l'heure selon les parkings.
- Tout se règle par téléphone portable, de l'accès au parking jusqu'au paiement. BePark assure l'assistance et la permanence téléphonique 24h/24.
- L'abonnement mensuel coûte entre 59 et 79 €/mois, selon le parking

 **Schaerbeek : Inventaire des cartes de stationnement** (particuliers et entreprises). Source : Plan d'actions communal de stationnement, Stratec & Sareco pour le compte de la Commune de Schaerbeek





SEMAINE DE LA MOBILITÉ



Essayer un autre mode de transport... pour peut-être l'adopter !



Le grand rendez-vous européen des mobilités alternatives s'est déroulé comme chaque année du 16 au 22 septembre dernier. En Wallonie, cette semaine fut l'occasion de déployer de nombreuses initiatives, en particulier dans les communes et les entreprises, avec un focus au Pass de Frameries et des actions covoiturage ciblées.

Et si la Semaine de la Mobilité est souvent le fait des grandes villes européennes, une spécificité wallonne est de mettre sur pied des actions dans tous les types de communes : grandes villes, villes moyennes, mais aussi petites communes rurales.

L'objectif n'a pas changé... Préconiser une utilisation rationnelle de la voiture en solo et faire découvrir que les alternatives méritent d'être mieux connues car elles présentent des avantages non négligeables. Petit arrêt sur image.

Les communes

Comme chaque année, de nombreuses initiatives ont été mises en place au sein des communes wallonnes. Elles sont le fait des administrations communales, des associations, des entreprises, des établissements scolaires... Pour cette édition, 59 communes ont répondu à l'appel et 138 actions locales ont été comptabilisées, dont en particulier la découverte des modes de transport alternatifs, dans une atmosphère conviviale et chaleureuse. Signalons que les tests de vélo à assistance électrique sont fréquents et rencontrent un beau succès ! C'est aussi l'occasion d'inaugurer de nouveaux services. Avec les années, on constate que les projets sont plus solides et les actions de plus en plus cohérentes.



Source : lacapitale.be

Le Défi des entreprises

La Région wallonne et l'Union wallonne des entreprises ont organisé la troisième édition du « Défi des entreprises ». Séance de coaching sur la mobilité, initiation au vélo à assistance électrique, petit-déjeuner de la mobilité, check-up et gravure de vélo, sensibilisation au covoiturage, mise à disposition de cartes Mobib et de tickets SNCB... **51 entreprises et 2 parcs d'activités économiques ont joué le jeu.** Le succès croissant de la Semaine de la Mobilité auprès des entreprises est sans doute à l'image des difficultés que les travailleurs rencontrent en termes d'accessibilité et de temps perdu dans les embouteillages pour certains.

Les partenaires

Transport en commun, vélo, covoiturage sont aussi promus par les partenaires qui organisent ou accompagnent ces services et proposent des actions plus larges (tout le territoire wallon pour les TEC) ou plus ciblées (focus covoiturage par exemple).

Évènement

Le 16 septembre, le Pass de Frameries a lancé la Semaine 2017 en accueillant un village de la mobilité et en proposant des balades à vélo

Rendez-vous en 2018

Outre l'enjeu de participation des citoyens aux multiples actions qui leur sont proposées, de par la dimension européenne, mais surtout nationale, de cet événement, la Semaine de la mobilité wallonne profite d'une bonne couverture médiatique de ses activités et vous fixe déjà rendez-vous l'année prochaine !

En savoir plus : semaine.mobilite.wallonie.be

Troisième édition de la Semaine du covoiturage en Brabant wallon...

Cette initiative de la Province du Brabant wallon vise à sensibiliser les travailleurs et les entreprises. Des actions ont eu lieu principalement sur certains Parcs d'activités économiques où des petits-déjeuners covoiturage étaient organisés. Un concours photo a été proposé aux entreprises de l'Alliance Centre BW (qui couvre les communes de Ottignies-Louvain-la-Neuve, Mont-Saint-Guibert et Wavre) par Commuty.

Jus de fruits... et flyers ont été distribués par Taxislop aux automobilistes sur deux voiries engorgées de Braine-l'Alleud et des petits-déjeuners ont été offerts aux covoitureurs accédant au parking de Thorembais-Saint-Trond.

En savoir plus : brabantwallon.be





À Wanze : une passerelle pour franchir la Mehaigne



Cette passerelle fait partie des aménagements nécessaires à la constitution du réseau cyclable de la commune. Il s'agit d'une pièce maîtresse de celui-ci, car elle permet aux cyclistes et aux piétons de relier le centre de Wanze à la gare de Statte (ligne Liège-Namur – gare desservie par les trains IC) en site propre.

Auparavant, les navetteurs qui souhaitaient rejoindre la gare à pied ou à vélo devaient passer par le village de Statte et emprunter la rue Dubois, une voirie très étroite avec une circulation dense, bref, très insécurisante pour les cyclistes. **Les voiries du centre de Wanze ont donc été inscrites en zone 30**, et ce, jusqu'à la passerelle.

Celle-ci est distante d'un kilomètre environ du centre de Wanze. Une fois franchie, 220 mètres de sentier en empièchement fin très confortable complètent l'itinéraire et conduisent au parking de la gare.

La solution technique retenue est constituée d'un tablier suspendu à un tube cintré reposant sur deux appuis entre distants de 28 mètres. Elle est réalisée en acier et le caillebotis est en métal. Le chantier de la passerelle a duré 66 jours ouvrables.

Les intervenants étaient nombreux : SNCB, INFRABEL, cours d'eau non navigables, FLUXYS... Les relations avec la SNCB et INFRABEL, propriétaires des terrains sur lesquels a été construite la piste cyclo-piétonne reliant la passerelle à la gare, ont nécessité la **rédaction de conventions d'occupation**, et ont impliqué de nombreux échanges entre les parties avec, chaque fois, des passages en conseil communal.

Si la passerelle a été posée au printemps, les travaux de finition ont seulement été terminés cet été : clôtures séparant le site des rails... Elle est donc accessible depuis peu.

Rappelons que la commune de **Wanze fait partie des dix communes pilotes Wallonie cyclable**. Au terme d'une procédure de sélection, elle a bénéficié d'un support financier de la Région wallonne durant quatre années pour le développement de l'utilisation du vélo au quotidien.

Contact : dominique.lovens@wanze.be

En chiffres...

- Longueur de la passerelle : 22,67 m
- Largeur : 3 m
- Travaux : 343.901,21 €
- Subside Wallonie cyclable : 223.535,79 €

« Beter benutten » ou le **péage inversé** à Rotterdam



Comment limiter les déplacements des automobilistes aux heures de pointe en suscitant leur adhésion plutôt qu'en leur imposant de nouvelles contraintes ? Avec le système du « péage inversé » ou « péage positif », expérimenté depuis 2009 à Rotterdam. Il est entré dans une nouvelle phase de déploiement

Il s'agit de **supprimer la quantité de trafic équivalente à la surcapacité des infrastructures**, soit environ à 5 - 7 % de celui-ci. Cette réduction permet de lisser les pics sur les grands axes périurbains.

Le concept est simple : lorsqu'un automobiliste accepte de **ne pas utiliser son véhicule pendant les heures de pointe**, en différant son trajet ou en ayant recours à un mode de transport alternatif (transport en commun, covoiturage, vélo), il touche une prime.

Afin d'identifier les participants, un repérage a été effectué en amont pendant deux mois. Les plaques d'immatriculation des voitures dans les embouteillages ont été relevées : **identification des véhicules** via les réseaux de caméras existants et **identification des déplacements** grâce au GPS des smartphones ou à celui des boîtiers embarqués.

Le système développé à Rotterdam concerne environ **12 000 participants**. Il semble faire la preuve de son efficacité en **réduisant le trafic de 5 à 10 % pendant les heures de pointe**, avec environ 4100 trajets évités chaque jour. Parmi les participants, ils sont 40 % en moyenne à utiliser une alternative, pour un crédit de 3 € cash ou de 3,50 € crédités sur une carte de transport.

Le projet est entré dans une **seconde phase de déploiement**, avec des partenariats avec des **entreprises privées**. Toute entreprise intéressée peut devenir sponsor du programme avec, pour l'automobiliste, des rémunérations sous forme de bons d'achat par exemple. Le partenariat noué avec une filiale de l'assureur Allianz permet au conducteur de bénéficier d'une réduction sur sa prime d'assurance.

En cinq ans, **le système aurait permis de réduire de 27 % le temps perdu dans les embouteillages**. De plus, il apparaît que l'expérimentation change durablement les habitudes des volontaires : jusqu'à 80 % des participants conservent leur nouveau mode de déplacement, même après l'arrêt du programme.

 *En savoir plus :* www.beterbenutten.nl, www.filemier.nl



Bicycle friendly : le Top 20

14 paramètres à évaluer :

Associations

Comment les associations sont-elles prises en considération ?

Culture

La bicyclette a-t-elle été rétablie en tant que mode de transport à part entière parmi les citoyens ?

Équipements

Y a-t-il du stationnement vélo facilement accessible, des rampes sur les escaliers, des espaces d'accueil dans les trains et les autobus...

Infrastructures

Quel est le niveau d'infrastructure cyclable de la ville ?

Vélos partagés

La ville a-t-elle un programme complet et bien utilisé de partage de vélos ?

Utilisation du vélo Homme/Femme

Quel est le pourcentage de cyclistes de chaque sexe ?

Part modale

Quel pourcentage de la part modale est constitué par les cyclistes ?

Evolution de la part modale depuis 2006

Quelle est l'augmentation de la part modale depuis 2006 ?

Sécurité

Quelle est la perception de la sécurité par les cyclistes dans la ville ?

Politique cyclable

Quel est l'intérêt des politiciens à la question du vélo quotidien ?

Acceptation sociale

Comment les conducteurs respectent-ils les cyclistes ?

Aménagement urbain

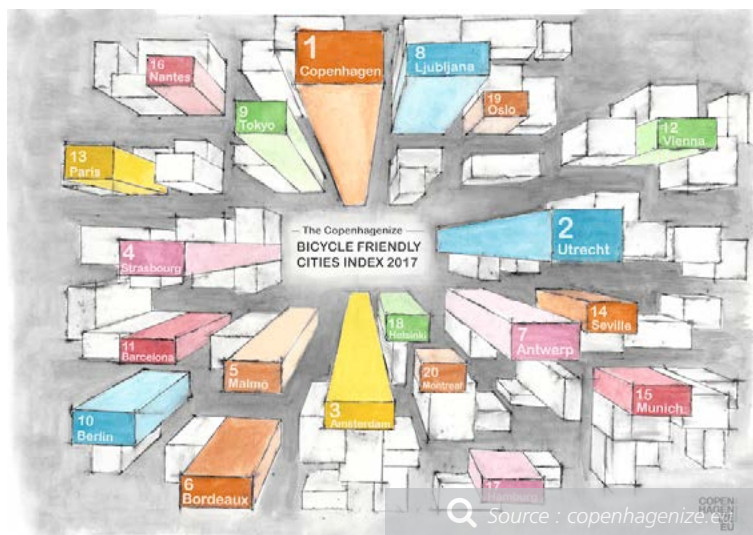
Quel est le niveau de prise en considération du vélo par les planificateurs de la ville ?

Apaisement de la circulation

Quels efforts ont été faits pour réduire les vitesses (zones 30 km/h...) ?

Logistique

La ville intègre-t-elle le potentiel de transport de marchandises à vélo ?



L'indice « Copenhagenize » a pour ambition de mesurer les efforts déployés pour rétablir la bicyclette en tant que moyen de transport attractif, sûr et efficace. Ce classement a lieu tous les deux ans depuis 2011. Si Copenhague est en tête depuis 2015 après avoir détrôné Amsterdam, c'est Utrecht cette fois qui pousse Amsterdam en troisième position. Seule ville belge présente, Anvers est en septième position.

En bref, les villes sont cotées entre 0 et 4 points en regard de 14 critères différents. En outre, il existe une possibilité de bonus de 12 points maximum pour récompenser des efforts ou des résultats particulièrement intéressants.

Les 14 critères ont pour objet de mesurer le degré de convivialité globale du vélo et les points bonus permettent de souligner des efforts supplémentaires qui sont difficiles à mettre en évidence à travers les critères, par exemple la volonté politique et la portée du travail effectué.

Si les villes wallonnes ne feront sans doute pas de sitôt leur apparition dans ce classement, la grille d'analyse est vraiment intéressante et mérite qu'on s'y confronte...

En savoir plus : copenhagenize.com

LU POUR VOUS

Développer des services dans les gares TER – Premiers enseignements d'expériences locales, Cerema, avril 2017

Les gares TER constituent un enjeu important pour le quotidien de centaines de milliers de Français. Conciergeries, paniers fraîcheur, maisons du vélo, tiers-lieux du travail... Une diversité d'offres s'installe dans ces gares et contribue à en faire des lieux de vie, animés et agréables.

Représentant plus de 80 % des gares françaises, plus proches de la taille des gares wallonnes, ces gares sont au croisement d'enjeux multiples. Portes d'entrée du réseau ferroviaire, elles sont des lieux majeurs de l'intermodalité, des équipements autour desquels peut se développer ou se recomposer le fonctionnement urbain et des pôles de services à valoriser. Nombre de collectivités ambitionnent ainsi de faire de leur gare un « lieu de vie », un espace de centralité, dynamique et animé.



Lisa Car – Light and SAfe Car, la voiture de demain, Pierre Courbe, IEW, décembre 2016

Dans l'espace public, une voiture lourde, puissante, rapide, représente un plus grand danger qu'une voiture plus modeste, légère, moins puissante, moins rapide, au profil plus fluide. Ceci tient tant à la dangerosité intrinsèque que ces caractéristiques confèrent au véhicule qu'aux comportements à risque qu'elles induisent chez le conducteur. Par ailleurs, une voiture lourde consomme plus d'énergie et pollue plus. Les intérêts financiers du secteur automobile, favorable aux véhicules de ce type, sont sans doute prioritaires.

Pour améliorer la situation, il convient de placer en son cœur des valeurs aujourd'hui reléguées au second plan lorsque l'on traite de la conception des voitures : protection de la santé et de l'intégrité physique des personnes, et protection de l'environnement.

Ce sont ces valeurs que l'on trouvera dans ce dossier consacré à la voiture légère et sûre.





Stationnement des poids lourds. Comment gérer ?



Source : nbocdn.akamaized.net

Il arrive que **des poids lourds stationnent dans des quartiers d'habitation**. Cette situation est susceptible de créer des **nuisances pour le voisinage** : bruit, vibrations, encombrement, dégradation du cadre de vie, voire, dans certains cas, présence de charrois dangereux. Mais pour le chauffeur, le risque de vol de la cargaison ainsi que le confort de disposer de son véhicule à proximité de son domicile le poussent à stationner au plus près de celui-ci.

Ce problème est complexe et souvent difficile à gérer pour les communes, car l'interdiction ou la limitation du stationnement des poids lourds ne doit pas se faire aux dépens de l'activité économique ou de la possibilité pour les chauffeurs de poids lourds de trouver des solutions en matière de stationnement¹.



Que prévoit le code de la route

L'article 27.5.2 prévoit que « Dans les agglomérations, il est interdit de mettre en stationnement sur la voie publique pendant plus de huit heures consécutives des véhicules automobiles et des remorques lorsque la masse maximale autorisée dépasse 7,5 tonnes, sauf aux endroits pourvus du signal E9a, E9c ou E9d. ». Cela concerne le véhicule, le train de véhicule ainsi que les remorques.

Quelles sont les possibilités ?

Lorsque le gestionnaire de voiries souhaite interdire l'accès de certains emplacements à ces véhicules, plusieurs possibilités s'offrent à lui :

- L'utilisation du signal E9b ou du E9a avec l'additionnel « Interdit aux + de 3,5t » ;
- L'utilisation du panneau à validité zonale dans lequel on place un P accompagné de la mention « interdit aux + de 3,5t ». Cela permet de boucler un quartier, voire une agglomération et de faire une économie de panneaux ;

- « Dans une zone de stationnement, des marques de couleur blanche peuvent délimiter les emplacements que doivent occuper les véhicules. »¹. Cela signifie que les véhicules ne peuvent déborder ces marques. Ainsi, si une ligne est marquée parallèlement à la chaussée, et délimite une largeur de la zone de stationnement inférieure à celle des poids lourds, ceux-ci ne pourront stationner sur ces emplacements. Il en est de même avec la longueur des cases.

Quelles alternatives pour les poids lourds ?

Pour s'assurer de l'utilisation d'**emplacements réservés** aux poids lourds, il est nécessaire de **prévoir des mesures de sécurité** car les camions sont aussi sujets au vol et au vandalisme : gardiennage ou surveillance, limitation d'accès...

¹ Le problème existe de longue date. Dans les Questions-réponses au Sénat du 30 octobre 1990, le Ministre des Communications reprend les outils réglementaires disponibles permettant d'interdire le stationnement des poids lourds, mais il précise : « on insistera auprès des administrations communales pour aménager des parkings pour véhicules lourds là où la chose est possible. »

² Article 77.5 du code de la route.



D'ICI ET D'AILLEURS



Une première aire d'autoroute sans alcool

Profitant du renouvellement de la concession, la SOFICO interdit dorénavant la vente d'alcool sur l'aire autoroutière de Bierges, située sur l'E411, afin de limiter autant que possible les achats des conducteurs durant leurs arrêts. Cette mesure sera d'application au fur et à mesure du renouvellement des concessions. L'alcool reste en effet une des premières causes de mortalité sur les routes wallonnes. En 2016, au moins 10% des conducteurs impliqués dans un accident grave étaient sous influence de l'alcool.

À l'occasion du réaménagement de l'aire de Bierges, un parking de covoiturage de 170 places et des bornes de chargement pour véhicules électriques sont prévus.

Infos : sofico.org



À Termonde, des pistes cyclables réfléchissantes

La ville de Termonde est la première en Belgique à aménager des pistes cyclables réfléchissantes. Elles sont peintes en cyan et visent à renforcer la visibilité et la sécurité des cyclistes, tant le jour que la nuit. Il s'agit d'une expérience pilote. Ces peintures sont légèrement plus coûteuses que les rouges. Il s'agit d'une expérience pilote, qui s'intéressera aussi à la résistance à l'usure et aux conditions climatiques. Visuellement parlant, il faut reconnaître que c'est assez particulier...



De l'IBSR à VIAS institute

La sixième réforme de l'Etat, avec entre autres pour conséquence la régionalisation de la sécurité routière, a contraint l'IBSR à modifier son statut, passant d'une asbl à une société commerciale (partenaires principaux : le RACB et Volvo). La nouvelle société s'appelle l'institut VIAS. Elle a annoncé que ses compétences porteront sur la sécurité en général et que la mobilité et la multimodalité feront aussi partie de ses domaines d'activités.

infos : vias.be





Référents en mobilité et sécurité routière : Première formation continue

Le 26 septembre dernier, le SPW a organisé son premier atelier de formation continue « Se déplacer en rue avec ma classe » à l'intention des enseignants déjà formés en Référents en Education à la Mobilité et à la Sécurité Routière (EMSR).

📍 Infos et inscriptions sur la formation d'une journée
« Référent EMSR » : [EMSR sur mobilite.wallonie.be](https://www.emsr-sur-mobilite.wallonie.be)



Un « Wikibus » pour relier Charleroi à Louvain-la-Neuve

Lancé par les cars Léonard (groupe Sales-Lentz), ce nouveau service vise à proposer une alternative ultra confortable à la voiture pour les travailleurs qui, partant de Charleroi, vont travailler dans l'un des zonings de Louvain-la-Neuve. Des vélos électriques pliables sont proposés pour parcourir la distance qui sépare l'arrêt du car au lieu de travail. L'objectif est de créer sept autres lignes d'ici fin 2018, pour des trajets avoisinant les cinquante minutes.

📍 Infos : [wikibus.be](https://www.wikibus.be)



50 places supplémentaires pour les covoitureurs à Sambreville

D'une capacité initiale de 38 places, le parking en comporte dorénavant 88, idéalement situées le long de la N98, au droit de l'échangeur de la E42. Un abri comportant une dizaine d'emplacements pour les vélos et les motos a également été installé. Ces travaux, d'un montant de 170 000 €HTVA, ont été financés par la Sofico

📍 Infos : [le réseau comOn et les parkings de covoiturage sur mobilite.wallonie.be](https://www.comon-et-parkings-de-covoiturage-sur-mobilite.wallonie.be)



 Editeur :

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques

Boulevard du Nord 8, 5000 Namur

www.wallonie.be, mobilite.wallonie.be

Téléphone vert : 1718 (informations générales) – 1719 (allgemeine auskünfte)

Éditeur responsable : Ir Yvon LOYAERTS

 Contact :

SPW – DIRECTION DE LA PLANIFICATION DE LA MOBILITÉ

Boulevard du Nord, 8, 5000 Namur

Réseau des Conseillers en mobilité (CeM)

reseau-cem@spw.wallonie.be

cem.mobilite.wallonie.be

Brigitte ERNON – Gestionnaire, tél. : 081 77 31 32 – fax : 081 77 38 22

Bernadette GANY – Coordinatrice, tél. : 081 77 30 99 – fax : 081 77 38 22

Centre de documentation et de diffusion en mobilité (CDDM)

Brigitte ERNON – Gestionnaire, tél. : 081 77 31 32 – fax : 081 77 38 22

centre-doc-mobilite@spw.wallonie.be

documentation.mobilite.wallonie.be

 Conception, rédaction et coordination :

ICEDD asbl, Institut de Conseil et d'Etude en Développement Durable

 Photo de couverture : Bruxelles, Semaine de la Mobilité 2017. Source : youtube