

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

- > La parole à ... Philippe Lorent
- > Comment bien préparer la révision des atlas vicinaux ?
- > Succès pour le colloque Wallonie cyclable
- > Quartier de la gare et des casernes. Namur ne perd pas le Nord !
- > Je pédale puis je m'installe
- > Cinquante séminaires et l'exemple de GSK
- > 30 km/h sur les voies réservées
- > Signaux à message variable aux abords des écoles : est-ce légal ?

> sommaire



Source : SPW - DGO2.

> La parole à ...

Philippe LORENT, directeur de la Planification de la Mobilité du Service public de Wallonie

Dans le cadre de la réorganisation interne entamée par la Direction de la Planification de la Mobilité depuis deux ans, il est essentiel que nos partenaires connaissent nos principales missions afin de favoriser une culture collaborative entre tous les acteurs concernés par la mobilité. Je citerai quatre domaines où les pôles actifs au sein de la direction peuvent apporter un appui à tous leurs interlocuteurs.

Le pôle territorial participe à l'élaboration et au suivi des plans de mobilité (communaux, intercommunaux, urbains, provinciaux...). Dans ce cadre, le CeM, relais mobilité au sein de son entité, peut compter sur l'appui des agents de la direction, responsables du suivi des études sur les territoires qui les concernent. Ceux-ci pourront, notamment, le conseiller dans la rédaction du pré-diagnostic de son futur PCM et dans le suivi de sa mise en œuvre.

Le pôle sectoriel propose la réalisation d'enquêtes de mobilité dans les écoles, les entreprises et les administrations afin d'y diagnostiquer les comportements de mobilité. Les rapports transmis au terme de celles-ci seront la base d'une réflexion à mener entre les différents acteurs concernés afin d'identifier les actions à mettre en œuvre pour promouvoir une mobilité plus durable. Le logiciel de géo localisation Santorin nous permet de visualiser sur cartes les résultats de ces enquêtes.

Le pôle formation, via le réseau des Conseillers en mobilité, appuie les CeM dans leurs activités quotidiennes en améliorant leur expertise et en favorisant l'échange d'expériences, notamment grâce aux diverses formations proposées, aux publications et aux visites techniques que nous organisons.

Enfin, au sein de notre cellule communication, le Centre de documentation en mobilité met gratuitement l'infor-

mation « mobilité » à la disposition de toute personne intéressée (CeM, bureaux d'études, enseignants, étudiants, grand public...) et le portail mobilité, quel que soit votre profil et quel que soit votre mode de déplacement, vous informe sur les acteurs, les outils, les politiques et l'actualité sur la mobilité en Wallonie.

Contact : Philippe LORENT
philippe.lorent@spw.wallonie.be

> Chemins et sentiers

Comment bien préparer la révision des atlas vicinaux ?

Nous vous en avons fait part dans le précédent numéro du CeMaphore : le décret du 6 février dernier¹ uniformise enfin le statut des voiries communales : voiries vicinales et voiries innomées. Ce texte apporte des modifications essentielles à différents égards, notamment en clarifiant et en uniformisant les procédures de création, de modification et de suppression de voiries. Il renforce le pouvoir communal quant à la gestion de ses voiries et améliore la concertation et l'information du citoyen. Les arrêtés d'application doivent encore être publiés.

Suite à cette nouvelle réglementation, et dans la perspective de l'actualisation des atlas vicinaux, en avril dernier, l'asbl sentiers.be a organisé un colloque consacré à l'avenir des chemins et des sentiers. Diverses problématiques ont été abordées : présentation du décret, usages et fonctions de la petite voirie, méthodologie d'élaboration d'un réseau de mobilité douce...

Plusieurs usages sont en effet possibles. Quatre fonctions sont épinglées : mobilité quotidienne, sports et loisirs, biodiversité et agriculture, et enfin patrimoine. Chaque usage induit des besoins spécifiques, qui se traduisent en termes de conception d'un réseau, de caractéristiques physiques, de revêtement, de balisage... Des arbitrages sont nécessaires, par exemple lorsqu'un chemin est utile dans le cadre des déplacements quotidiens et doit rencontrer les besoins d'accessibilité des PMR, et qu'il présente par ailleurs une biodiversité à préserver. Entendre des représentants de ces quatre grands thèmes a permis aux participants de prendre connaissance des exigences et des critères propres à chacun, et de mieux mesurer les enjeux et les conflits possibles.

Cette démarche d'évaluation va conduire à un avant-projet de réseau (inventaire, état des lieux, concertation), puis au projet d'atlas. Celui-ci sera soumis à l'enquête publique et aboutira enfin à un nouvel atlas.

Dans cette perspective, l'après-midi a été consacrée à des ateliers portant sur la définition d'indicateurs, ceux-

¹ Décret du Gouvernement wallon du 6 février 2014 relatif à la voirie communale (Moniteur belge du 4 mars 2014).



Sources : sentiers.be.

ci étant nécessaires pour bien cadrer les discussions et objectiver les choix futurs.

Au vu du nombre de participants, de leur diversité et de leur implication dans les ateliers, on constate que le sujet reste sensible et que le public craint un grand nombre de suppressions inconsidérées de voiries. La majorité d'entre eux pense qu'il est essentiel que cette opération d'actualisation se déroule selon une procédure participative bien établie avec des critères les plus objectifs possible pour recréer un réseau cohérent adapté aux enjeux futurs et aux besoins collectifs.

Contact : www.sentiers.be

> Vélo

Succès pour le colloque Wallonie cyclable

Plus de 200 personnes ont participé, le 25 avril dernier, au premier colloque entièrement consacré au vélo et au Plan Wallonie cyclable. Au menu : quatre thématiques abordant chacune un des aspects du développement du vélo en Wallonie.

Les exposés de la première thématique ont permis d'en apprendre plus sur les enjeux de la politique cyclable de la Wallonie, en particulier sur l'intégration du Plan Wallonie cyclable au cœur des projets de mobilité

et d'aménagement du territoire (SDER, PRMD...). La deuxième thématique de la matinée était consacrée à la mise en avant des outils et des solutions permettant de réaliser des aménagements cyclables de qualité.

L'après-midi, la promotion du vélo a été mise à l'honneur, avec des interventions de ceux qui assurent chaque jour la valorisation de ce mode de déplacement au sein des écoles, des communes ou encore des entreprises. La dernière thématique portait sur l'usage combiné du vélo et des transports publics, et sur l'état du vélotourisme en Wallonie.

Le public était particulièrement diversifié. Il réunissait des représentants des associations de cyclistes, des membres du groupe TEC, des représentants du SPF Mobilité et Transport et de différents services du SPW, des experts de l'IBSR, des agents communaux... A noter la participation active et très enthousiaste de nombreux citoyens particulièrement intéressés par les questions de mobilité durable, et qui ont animé activement les deux moments de débats.

Après une journée très intense en matière d'échanges et de présentations, les participants ont profité d'un instant de détente et d'un apéro au soleil sur la place d'Armes, en compagnie des cyclistes namurois invités pour l'occasion par Pro Velo dans le cadre de l'opération Dring Dring.

Contact : wallonie.cyclable@spw.wallonie.be
Interventions et photos : www.mobilite.wallonie.be



Sources : SPW - DGO2.

Quartier de la gare et des casernes : Namur ne perd pas le Nord !

La Ville de Namur va redynamiser le nord de sa « Corbeille » (son centre-ville) et donner à ce quartier un nouveau visage. Car, si le bas de la ville, bénéficiaire de nombreux investissements au cours des dernières décennies, fait aujourd'hui bonne figure, le haut de la ville, considéré jadis comme un endroit agréable avec sa gare, ses trams, ses établissements réputés, connaît aujourd'hui une détérioration générale.

Le périmètre, qui s'étend du pont d'Heuvy au pont des Ardenes, en passant par la gare, comprend un axe stratégique avec une offre remarquable en transport en commun, un flux important de navetteurs, de travailleurs et d'étudiants. Partant de ce constat, la Ville, en collaboration avec la SNCB-Holding, le groupe TEC et la Région, a mis en place un plan d'action dont les principaux projets sont présentés ci-après. Leur concrétisation s'étalera sur de nombreuses années, probablement jusqu'en 2020.

Une campagne de communication attractive accompagne ce projet de grande envergure. Les habitants ont reçu une brochure détaillant les interventions prévues. Les bus sont habillés aux couleurs du projet et un site Internet bien documenté permet de suivre son évolution au jour le jour.

Une gare multimodale

L'aménagement d'une nouvelle gare des bus est une nécessité, tant l'actuelle est dangereuse, inconfortable et soumise à tous les courants d'air. Il s'agissait de trouver une localisation plus sécurisée et plus agréable pour les usagers, mais aussi d'accueillir davantage de

bus sans envahir les rues voisines avec des arrêts supplémentaires. La gare des bus va donc prendre place sur la dalle de la gare et sera directement connectée avec la gare du chemin de fer.

En quelques chiffres ...

47 000 passants/jour en gare de Namur

30 000 passagers/jour aux arrêts de bus place de la Station

4 200 m² la surface de la gare des bus actuelle

11 145 m² la surface de la future gare des bus

Des espaces publics conviviaux et arborés

Actuellement, 22 000 véhicules passent chaque jour devant la gare. Ce trafic de transit sera détourné au profit d'aménagements favorables au transport en commun, aux cyclistes, aux usagers de la gare et du centre-ville et aux clients des commerces. Les modifications de voiries et le report de la circulation permettront d'améliorer l'espace public. Et, dans le cadre d'opérations de revitalisation urbaine, la Ville de Namur travaille à la création de deux nouveaux parcs.

Un centre commercial en cœur de ville

Le charme du centre de Namur est incontestablement lié à sa galerie commerciale à ciel ouvert. Ce modèle reste menacé. Ces dernières années, plusieurs projets de mégas centres commerciaux, refusés à Namur, ont trouvé place en périphérie ou dans des communes voisines. Il est temps d'accueillir des surfaces commerciales plus grandes au centre-ville, en connexion directe avec les commerces existants. Un projet de Plan communal d'aménagement révisé est en cours d'élaboration pour y permettre l'installation d'un complexe complémentaire et de taille raisonnable, ainsi qu'un parking de grande capacité.



Reconstruire la ville sur la ville

Grand boulevard du dix-neuvième siècle menant à la gare, le boulevard Ernest Mélot subit aujourd'hui les nuisances du trafic. Des immeubles sont à l'abandon et le côté chemin de fer est à restructurer. Les bâtiments sont en cours de rénovation et devraient accueillir, à terme, une quarantaine de logements, des commerces, des bureaux et des services. Des immeubles contemporains vont prendre place sur les terrains vierges de la SNCB. Le boulevard sera arboré et une piste cyclable créée pour rejoindre le RAVeL de Saint-Servais.

L'année 2014 verra la concrétisation des premières étapes de ce projet avec, entre autres, le dépôt du permis pour la gare des bus, l'adoption du Plan communal révisé par le conseil communal et le dépôt du permis pour le centre commercial.

Contact : Sophie MARISCHAL
info@namurreprendvie.be

Pour en savoir plus : www.namurreprendvie.be

> Intermodalité bus-vélo

« Je pédale puis je m'installe »

L'intermodalité bus-vélo constitue l'un des axes de développement du Groupe TEC, qui vise à proposer de nouveaux services en faveur des usagers, adaptés aux spécificités des villes et du monde rural. Un projet vient de voir le jour. Il s'articule autour de deux lignes à niveau de service élevé (bonne vitesse commerciale et bonne fréquence, lignes directes) : la ligne 82 Namur-Jodoigne et le Rapido Bus 1 Jodoigne-Louvain-la-Neuve-Ottignies.

Le principe est bien connu : l'utilisateur pédale depuis son domicile jusqu'à l'arrêt de bus sur des itinéraires cyclables fléchés et sécurisés. Ensuite, il dépose son vélo dans un box sécurisé, sous un auvent ou l'accroche à un arceau, à l'un des arrêts de ces deux lignes. Enfin, il monte dans le bus vers sa destination. Dix-neuf arrêts sont concernés.

Deux provinces concernées

Ce projet pilote est mené en partenariat avec cinq communes : Eghezée en province de Namur, Ramillies, Perwez, Incourt et Jodoigne en Brabant wallon. Toutes se sont engagées à aménager des itinéraires, à les baliser et à installer des équipements de stationnement pour vélos aux arrêts de bus. Les habitants seront informés via des tracts publicitaires, des affiches dans les bus concernés et une vidéo de présentation. L'initiative sera agrémentée d'un concours sur la page facebook de Terre en commun et d'un concours du Vélo gagnant du mois.

Méthodologie

En préalable à l'étude, des comptages de fréquentation des lignes (montée-descente à chaque arrêt) ainsi qu'un

état des lieux de l'environnement de chaque arrêt ont été réalisés.

Si la face la plus visible et la plus originale du projet concerne la complémentarité bus-vélo, l'étude s'est aussi penchée sur l'accessibilité à pied. Deux périmètres ont été définis pour certains arrêts. Les cheminements piétons situés dans un rayon de 200 mètres des centres de villages ont fait l'objet d'une analyse fine : type d'infrastructure, état du revêtement, dévers, obstacles, présence d'une bordure, traversées à créer... et de propositions d'aménagement. Ensuite, un état des lieux plus général des cheminements piétons, situés dans un rayon de 1 kilomètre de l'ensemble des arrêts, a été effectué.

En ce qui concerne le volet vélo, une analyse du potentiel par rapport à la population située dans un rayon de 3 kilomètres a été effectuée. La détermination d'itinéraires pertinents, reliant les lieux de vie aux arrêts en empruntant des voiries sûres et directes, a fait l'objet d'une étude approfondie. Celle-ci fut l'occasion, pour chacune des communes impliquées, de se pencher sur la cyclabilité de ses infrastructures et d'examiner les liaisons possibles en regard de la hiérarchisation du réseau, des flux de trafic, des vitesses... Une partie de la méthodologie de définition d'un réseau communal cyclable et d'aménagement d'itinéraires a ainsi été appliquée. Cette réflexion fut aussi un bel exercice pour les CeM de ces communes. On constate que de nombreuses voiries locales rencontrent les critères. Reste encore la problématique de la traversée de certaines routes régionales. Des communes ont déjà une bonne vision de la situation et des actions à mener.

Se posait encore la question du type d'équipement de stationnement vélo à installer au droit de l'arrêt de bus : box, auvent, arceau, en vérifiant sur place quel espace est disponible et comment on va les implanter.

Premiers jalons

Eghezée et Jodoigne disposent aujourd'hui d'un itinéraire balisé et d'un arrêt aménagé. Plusieurs itinéraires sont déjà praticables, les autres le seront prochainement. D'ici un an, l'ensemble des aménagements et équipements devraient être prêts. D'autres projets pilotes vélo-bus seront encore mis en place en Wallonie.

Ce projet bénéficie d'un budget exceptionnel de la Région wallonne de 250 000 euros (étude, balisage, aménagements, équipements, communication) dans le cadre du projet Wallonie Cyclable. Sur base des résultats des évaluations, l'initiative pourra être étendue.

Contact : www.infotec.be



Cinquante séminaires et une visite de GSK

En mars dernier, la cellule mobilité de l'Union Wallonne des Entreprises (UWE) a organisé son cinquantième séminaire « 90 minutes pour la mobilité ». Ces séances d'informations s'inscrivent dans le cadre de la mission confiée à l'UWE par le Gouvernement wallon afin d'informer, de soutenir et d'aider les entreprises et les parcs d'activités économiques quant aux possibilités d'actions et de promotion de la mobilité durable. Cette activité existe depuis 2002.

Un bilan positif

Au fil de ces douze années, une cinquantaine d'experts sont venus témoigner et partager leurs bonnes pratiques en matière de mobilité. Ils représentaient des entreprises privées, des associations, des centres de recherche, des sociétés de transport public ou encore des institutions régionales ou fédérales en lien avec le transport de personnes et le transport de marchandises.

Au total, près de 1 400 personnes ont assisté et participé activement à ces séminaires interactifs. Au-delà de l'objectif d'information et de sensibilisation, les séances ont également contribué à engager le débat et à faciliter le réseautage entre les responsables mobilité des entreprises et les différents profils de participants présents (consultants, responsables ressources humaines...).

A l'occasion de cette cinquantième édition, la cellule mobilité de l'UWE a marqué le coup en organisant une visite exceptionnelle sur le site de GlaxoSmithKline (GSK) à Wavre. Une cinquantaine de participants étaient présents.

GSK : exemplaire en matière de gestion de la mobilité

La société GSK, leader mondial dans la production de vaccins, est basée en Belgique où est réalisée la majorité de ses activités de recherche vaccinologique, de développement et de production, avec plus de 8 500 collaborateurs.

Depuis plus de dix ans, GSK met en place des mesures en vue de favoriser une mobilité alternative dans un contexte de croissance constante. Citée régulièrement en exemple pour sa gestion innovante et permanente en la matière, l'entreprise est consciente des impacts que son activité génère sur son environnement direct et tente de les limiter.

Dans ce cadre, elle a créé une fonction de mobility manager, dont la mission est d'assurer la mise en œuvre du plan de déplacement d'entreprise, son développement et son monitoring. L'entreprise s'est fixé pour objectif la concrétisation de nouvelles mesures en matière de mobilité à l'horizon 2015-2018, et

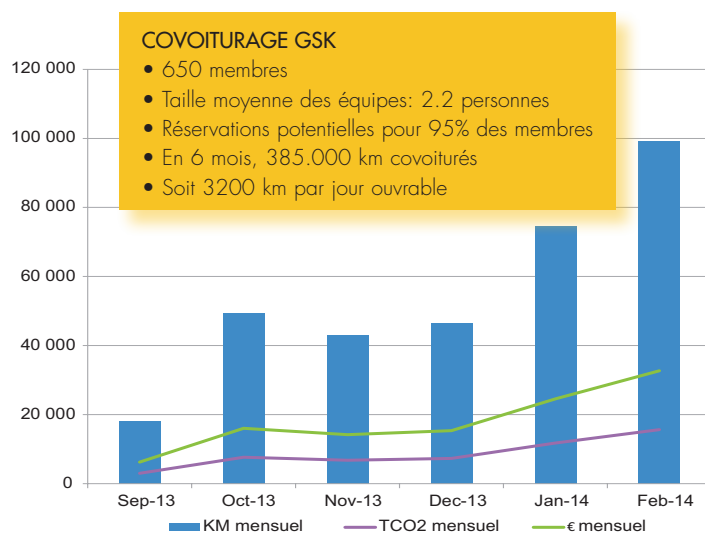
ce, afin de faire face à des problèmes d'accessibilité de son site et à des besoins de stationnement. Si la voiture reste le mode de déplacement le plus répandu (71 %), le covoiturage fonctionne très bien (17 % de covoitureurs contre 4 % de moyenne nationale), la part des deux-roues est en augmentation constante (doublée sur une année), le recours au transport public reste faible en raison d'une mauvaise desserte du site, mais des navettes en liaison avec les gares proches ont été mises en place par GSK (445 personnes montées en moyenne par jour).

Diverses réalisations et actions concourent à obtenir ces résultats : infrastructures et équipements, incitants et fiscalité, services, campagnes de promotion... Un suivi constant des comportements de déplacement permet d'évaluer l'impact des mesures prises et d'ajuster la politique de l'entreprise en matière de mobilité durable.

Contact :

Benoit MINET, tél. : 010 48 94 08, benoit.minet@uwe.be

Grégory FALISSE, tél. : 0497 46 10 22, gregory.x.falisse@gsk.com



Source : GSK Belgium.

30 km/h sur les voies réservées

Depuis le 1^{er} janvier 2004, le statut de « voie réservée aux piétons, aux cyclistes, aux cavaliers et aux véhicules agricoles » existe. Ce type de voirie, délimitée par les signaux F99 et F101, est soumise aux règles de conduite générales reprises dans les articles 22 quinquies et 22 octies du code de la route.

Celui-ci ne prévoyait pas de limitation de vitesse spécifique. Dès lors, la vitesse était limitée à 90 km/h. Le gestionnaire de la voirie qui souhaitait une limite de vitesse moins élevée devait apposer un signal routier supplémentaire (C43).

Certains véhicules motorisés peuvent circuler sur ces voies. Il s'agit des véhicules se rendant aux parcelles riveraines ou en venant, des véhicules d'entretien, affectés au ramassage des immondices, de surveillance, de secours, et les véhicules prioritaires.

La loi du 29 janvier 2014¹ complète les règles initiales puisque dorénavant une limitation de vitesse de 30 km/h s'applique à ces voiries. Les articles 22 quinquies et octies ont donc été complétés à cet effet. La mesure est entrée en vigueur le 31 mars.

Pour en savoir plus : www.code-de-la-route.be

¹ Loi du 29 janvier 2014 modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique en vue d'instaurer une limitation de vitesse pour les voies signalées par les signaux F99a, F99b et F99c (Moniteur belge du 21 mars 2014).



L'utilisation de signaux à message variable aux abords des écoles est-elle légale ?



Petit rappel. Le terme « abords d'école » désigne, selon l'article 2.37 du code de la route, une « zone constituée d'une ou de plusieurs voies publiques, ou une partie de voie publique, incluant un accès à une école et dont le début et la fin sont délimités par des signaux. Le signal A23 est associé au F4a pour indiquer une zone 30 aux abords d'une école. »

La circulaire ministérielle du 3 mai 2002, relative à l'application de la vitesse maximale de 30 km/h aux abords des écoles prévoit le recours à « l'usage de signaux F4a à message variable ». Elle précise que : « Dans ce cas, les signaux A23 sont placés de manière additionnelle. Cependant, la signalisation ne pourra être mise en œuvre, s'agissant de la limite maximale de la vitesse, que pendant les périodes d'entrées ou de sorties des écoles (...) Une signalisation à message variable aura sa place à des endroits où les conditions de circulation justifient une limitation de vitesse à 30 km/h aux seuls moments d'entrées et de sorties de l'école et où les adaptations d'infrastructure ou d'organisation du trafic se limitent le plus souvent à la protection des usagers vulnérables. »

C'est l'article 65.3 du code de la route qui fait référence à la signalisation à message variable, sans toutefois en donner de définition. Le règlement du gestionnaire de voirie précise quant à lui son application. « Sauf pour ce qui concerne la signalisation des abords d'écoles telle que prévue à l'article 2.37 du règlement général sur la police de la circulation routière, cette signalisation ne peut être implantée sur d'autres voies publiques qu'à titre exceptionnel, compte tenu de l'intensité et de la nature du trafic ».

L'installation et l'entretien d'un tel matériel sont fort coûteux. Cette signalisation a toutefois le mérite de mettre un terme à l'incompréhension des automobilistes face à une zone 30 applicable 24h/24 et 7j/7. Attention, de nombreux établissements scolaires organisent ou accueillent d'autres activités en dehors des heures d'école: sport, musique, garderie, bricolage, scoutisme...

Oui, la signalisation à message variable est bien légale. Attention toutefois que ces signaux doivent être éteints, donc apparaître noirs, en dehors des périodes où s'applique le 30 km/h !

Il ne faut pas confondre le signal à message variable avec un signal lumineux clignotant : ce dernier constitue en effet seulement le rappel d'une signalisation fixe.



> Conseils de lecture

Claude De Bruyn, **Feu vert pour le permis de conduire (auto – moto – cyclo) – Je réussis l'examen théorique !** et **Feu vert pour le permis pratique**, De Boeck.

Parce que le permis de conduire reste souvent indispensable, le CDDM a acquis la dernière édition de cet outil qui permet de se préparer à l'examen théorique et de se tester en conditions réelles.

Pour ceux qui ont décidé de passer l'examen pratique en filière libre, le second ouvrage regroupe 28 fiches pratiques ainsi que des conseils qui permettront d'être plus relax le jour de l'examen.



Optimisation de l'usage de l'espace public : aperçu des mesures et réflexions existantes en Belgique et à l'étranger, CRR, Dossier n°18, mars 2014.

Il faut freiner l'étalement urbain, et donc densifier les activités en centre-ville afin de développer le recours aux modes doux. Cette densification nécessite d'optimiser l'espace public, ce qui

passse par une réflexion sur les choix à effectuer en matière de répartition et d'affectation de l'espace. Le CRR a dressé un état de l'art non exhaustif des mesures existantes en Belgique et à l'étranger, à tous les niveaux.

Brochure à emprunter au CDDM ou à télécharger sur : www.crr.be

Le CDDM est à votre disposition pour vos recherches de documentation, que vous soyez ou non Conseiller en mobilité.

Info : Brigitte Ernon - Gestionnaire
Centre de documentation et de diffusion en mobilité
Tél. : 081 77 31 32
centre-doc-mobilite@spw.wallonie.be

Photo de couverture - Eupen - Source : ICEDD.

> Agenda

Du réseau

- Automne 2014. Démarrage d'un **nouveau cycle de formation de base**

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 16 au 22 septembre 2014, **Semaine de la mobilité**

Infos : semaine.mobilite@spw.wallonie.be
Tél. : 081 77 31 08
mobilite.wallonie.be - rubrique agenda

- Les 18 et 19 octobre 2014. **Rendez-vous sur les sentiers.**

Appel à projets ouvert à tous : citoyens, associations, communes ... Inscription avant le 15 juillet pour bénéficier d'un soutien personnalisé, avant le 30 septembre pour figurer dans la liste d'activités de l'action.

Infos : rdvs@sentiers.be, tél. : 081 39 08 11

Inscriptions : www.sentiers.be/agir-pres-de-chez-soi/rendez-vous-sur-les-sentiers/rdvs-formulaireinscriptions/

> Humour



On est jamais trop prudent, hein chef !

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