

La mobilité durable

un boulevard *vers* L'AVENIR

© SNCB

Se rendre au travail ou à l'école, aller chercher ses enfants, rendre visite à des amis, avoir accès aux soins de santé ou tout simplement faire ses courses, toutes ces activités nécessitent des déplacements. Ceux-ci peuvent souvent se réaliser par l'utilisation de différents modes de déplacements individuels, collectifs ou encore partagés.

Toutefois, force est de constater que le nombre de voitures particulières continue d'augmenter, les villes sont de plus en plus embouteillées, la part du coût de la mobilité dans le pouvoir d'achat des ménages augmente sensiblement, les zones rurales sont délaissées par les transports publics, les nuisances ressenties (bruits, pollution de l'air, atteinte à la qualité de vie...) interpellent.

La mobilité est un enjeu majeur de notre société.

Des citoyens de plus en plus nombreux désirent s'engager vers une mobilité plus durable et se tournent

vers les communes. Bien que les responsabilités dans cette matière soient réparties entre différents niveaux et opérateurs, ce sont les communes qui sont le réceptacle de demandes citoyennes de plus en plus nombreuses et parfois pressantes. Dans leur sphère de décision, les communes peuvent devenir de véritables ensembleurs d'une approche ambitieuse : la multimodalité.

Aménager les voiries pour susciter une mobilité douce pour les déplacements courts, favoriser les initiatives de voitures partagées pour des déplacements plus longs et irréguliers, veiller à maintenir une offre adaptée de transport en commun, limiter la vitesse du trafic pour diminuer les accidents... les communes ont une place primordiale à prendre dans la mise en place et le soutien d'une mobilité d'avenir, plus durable et accessible à tous.

Petit tour d'horizon...



LA MOBILITE DURABLE

De quoi parle-t-on ?

La mobilité durable vise à assurer l'accès aux territoires pour tous les citoyens tout en réduisant l'impact environnemental des déplacements. Une telle réflexion sur la mobilité conduit à tenir compte des critères économiques, sociaux et environnementaux dans la mise en œuvre des politiques de mobilité.

La mise en place d'une mobilité durable permet aux communes s'y engageant de devenir plus attractives, plus sécurisées, plus fluides et plus agréables à vivre.

La qualité de vie y est sensiblement améliorée au fur et à mesure de l'adaptation des comportements, des modes de transport et des aménagements apportés à l'espace public. C'est pourquoi, dans le champ de ses prérogatives, chaque commune peut participer à cette mutation de la société à son rythme, en fonction de ses moyens et de ses priorités.

La mobilité durable s'articule autour des différents moyens de transport en facilitant la multimodalité. Ce sont souvent de nouvelles synergies entre les ser-



Pour aller plus loin...

Pour améliorer la situation, l'ordre des priorités doit être rééquilibré.

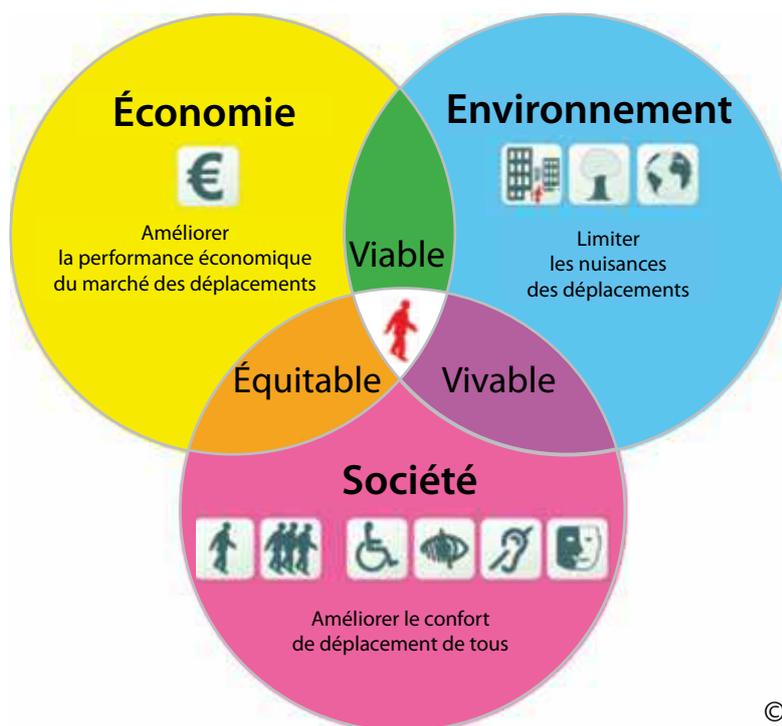
A titre d'exemple, la Flandre s'est engagée dans cette voie en adoptant **le principe STOP** :

- S** = Stappers = Piétons
- T** = Trappers = Cyclistes
- O** = Openbaar Vervoer = Transports Publics
- P** = Privé Vervoer = Transports privés (automobile)

Ce principe renverse la hiérarchie des priorités actuelles et ouvre la porte à des solutions innovantes et tournées vers l'avenir.

vices publics et les transports privés qui apportent les solutions les plus efficaces... et durables.

La multimodalité, c'est choisir ou pouvoir choisir le meilleur moyen de transport en fonction de la nature du déplacement à effectuer. En effet, l'utilisation systématique de sa voiture individuelle n'est pas toujours le moyen le plus pertinent.

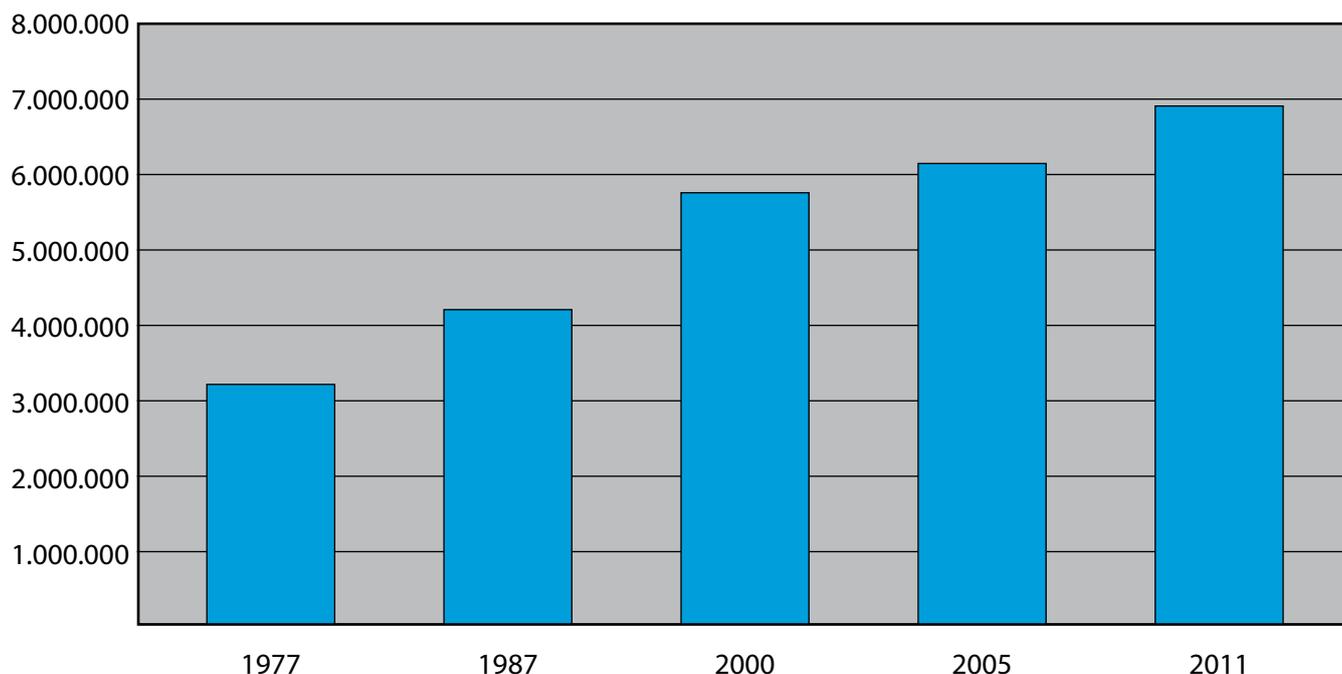


...un boulevard vers l'avenir !

Quelques chiffres-clés

- ▶ De 1990 à 2010, le parc automobile wallon a progressé de 43%. En 2010, le parc wallon comptait plus de 2 millions d'unités, constitué à près de 80% par des voitures.
- ▶ Le conducteur belge moyen effectue 20% de km en plus avec sa voiture personnelle que le conducteur français (et 15% de plus que le conducteur européen moyen).
- ▶ Les transports routiers constituent la 2^{ème} source principale d'émission de GES (19,7%), après l'industrie (44,5%).
- ▶ Entre 1990 et 2007, les émissions de GES dans le secteur des transports routiers ont progressé de 31,1%.
- ▶ Le taux d'occupation des véhicules diminue : le taux est passé de 1,53 personnes par voiture en 1995 à 1,46 en 2005.
- ▶ Une voiture particulière passe en moyenne 95% de sa vie à l'arrêt.
- ▶ En Belgique, la densité des routes est de 503 km/100 km², alors qu'elle n'est que de 326 aux Pays-Bas (source : IEW).
- ▶ La marche n'est pratiquée que par 17,8% des wallons alors que 32,2% des bruxellois la pratiquent (Enquête BELDAM).

Parc de véhicules en Belgique (1977 - 2011)



© SPF Economie, PME, Classes moyennes et Energie



QUE PEUT FAIRE

...une Commune

Aménagements de l'espace public

Lorsqu'une commune entreprend la rénovation d'un espace public ou d'une voirie, de nombreuses options existent.

Afin d'encourager et de sécuriser les modes actifs, voici quelques exemples de questions à se poser :

▶ Piétons

- Existe-t-il des points noirs en termes de sécurité pour les piétons ?
- Comment sécuriser les abords des lieux publics ?
- Où placer les traversées piétonnes ?
- Comment intégrer cet aménagement dans un réseau piéton cohérent ?

▶ Cyclistes

- Quelle plus-value en termes de sécurité peut être apportée via cet aménagement (piste cyclable...)?
- Peut-on intégrer des range-vélos ?
- Comment intégrer cet aménagement dans un réseau cyclable cohérent ?

▶ Transports publics

- Si un arrêt de bus est présent, comment en faciliter l'accès et augmenter le confort d'attente des usagers ?
- L'aménagement prévu peut-il diminuer le temps de parcours du bus ?

▶ Voiture individuelle

- Les aménagements vont-ils permettre une fluidité du trafic ?
- La vitesse sera-elle modérée grâce aux aménagements prévus : casse vitesse, largeur de voirie limitée, effets de porte...

Information / sensibilisation / mobilisation

Lors de projets de sensibilisation, là aussi, il est possible d'avoir une attention particulière vis-à-vis des modes actifs.

▶ Piétons

- Promouvoir les rangs piétons (déplacement collectif domicile-école).
- Diminuer le poids des cartables.
- Faire la promotion des sentiers et ruelles proches des établissements scolaires.

▶ Cyclistes

- Promouvoir les rangs cyclistes.
- Prévoir des ranges-vélos sécurisés.
- Intégrer, dans les programmes scolaires, l'apprentissage du vélo (brevets cyclistes).
- Offrir une prime à l'achat d'un vélo électrique.

▶ Transports publics

- Lorsque l'offre existe, assurer la promotion des horaires aux parents, aux travailleurs, aux personnes âgées.

▶ Voiture individuelle

- Prévoir des zones de dépose minute pour éviter les embouteillages et autres problèmes de sécurité.
- Promouvoir le co-voiturage : articles de présentation, prévoir des zones de co-voiturage à des endroits stratégiques de la commune...
- Prévoir des zones pour taxis.



L'application du principe STOP par une commune permet de développer une approche cohérente vers une mobilité durable. De part ses rôles et compétences, une commune peut mener 4 types d'actions :

- Aménagements de l'espace public
- Information / sensibilisation / mobilisation
- Exemplarité
- Concertation avec les autres acteurs de la mobilité

Exemplarité

Pour le fonctionnement d'une administration communale, de nombreux déplacements s'effectuent, des travailleurs réalisent des déplacements domicile-lieu de travail et les services disposent d'un charroi conséquent. Pour chacun de ces éléments, il est possible d'agir pour tendre vers une mobilité plus durable et souvent moins onéreuse.

▶ Piétons

- Promouvoir les déplacements professionnels à pied.

▶ Cyclistes

- Indemniser les frais de déplacements domicile-travail et frais de missions réalisées à vélo.
- Acquérir des vélos (électriques également) pour les déplacements professionnels.
- Aménager un parking vélos accessible au personnel et aux visiteurs.

▶ Transports publics

- Rembourser les frais de déplacement domicile-travail et frais de missions réalisées en transports en commun.

▶ Voiture individuelle

- Créer une plateforme de co-voiturage au sein de la commune.
- Organiser du co-voiturage lors des déplacements du personnel communal.
- Tenir compte de l'Eco-score lors de l'achat de véhicules par les services communaux.
- Lorsqu'une station existe à proximité de l'administration communale, souscrire un abonnement entreprise auprès de Cambio afin de diminuer le charroi de la commune.

Concertation avec les autres acteurs de la mobilité

Lorsque d'autres acteurs de la mobilité (SNCB, SPW, TEC...) mènent des projets sur le territoire de votre commune, vous avez la possibilité de défendre vos citoyens et d'orienter les projets vers une mobilité durable.



▶ Piétons

- Défendre la place des piétons lors d'aménagements de voiries régionales.
- Veiller à la réalisation de cheminements piétons sécurisés à travers l'ensemble du territoire.

▶ Cyclistes

- Défendre la place des cyclistes lors d'aménagements de voiries régionales.
- Veiller à la réalisation d'itinéraires cyclables pour créer un maillage sur l'ensemble de la commune et des connexions avec les voisines.

▶ Transports publics

- Susciter des collaborations entre le TEC et la SNCB (horaire, correspondance...).
- Défendre les usagers locaux auprès des opérateurs de mobilité (TEC, SNCB...).

▶ Voiture individuelle

- Lorsque des travaux sont programmés sur les voiries régionales, encourager des aménagements induisant une diminution de la vitesse (et donc des nuisances).



DE NOMBREUX ATOUTS

...et malheurs

Pour les autorités communales :

- ▶ **Contribution à un meilleur cadre de vie** : diminution du bruit, de la pollution de l'air, de la détérioration visuelle du paysage urbain ou rural, du stress lié à l'insécurité.
- ▶ **Favorise la convivialité** : la mobilité douce encourage fortement la rencontre, les échanges et le lien social. Moins de voitures dans l'espace public, c'est plus de place pour les autres moyens de transports, pour le lien social, pour la nature, pour les jeux et le sport.
- ▶ **Protection de l'environnement** : la réduction de la circulation automobile dans les centres urbains réduit automatiquement les émissions de GES.
- ▶ **Plus de solidarité** : on considère qu'en moyenne 50% des citoyens n'ont pas de voiture (enfants, jeunes, aînés...). Rééquilibrer l'affectation de l'espace et des moyens alloués aux travaux publics entre les différents utilisateurs contribue à plus de solidarité entre les citoyens.
- ▶ **Permet de faire des économies** : l'entretien, la gestion et la rénovation des voiries existantes coûte très cher aux pouvoirs publics. Les pressions exercées par les modes doux sont moins importantes que celles par les voitures... et donc moins onéreuses pour les pouvoirs publics.



Bon à savoir !

Les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) en matière d'activité physique pour la santé préconisent au moins 60 minutes par jour d'activité physique d'intensité modérée à soutenue pour les enfants et jeunes gens âgés de 5 à 17 ans. Le trajet domicile-école à vélo ou à pied correspond souvent à cette recommandation.

Pour la collectivité :

- ▶ **Avantage pour la santé et meilleure condition physique** : limitation des maladies cardio-vasculaires grâce aux déplacements à pied ou à vélo.
- ▶ **Amélioration de la concentration et diminution du stress** : meilleure efficacité à l'école et au travail, évitement du stress lié aux embouteillages, aux difficultés de stationnement, à l'agressivité des autres conducteurs.
- ▶ **Economie financière** : au vu du prix du carburant à la pompe, chaque km parcouru autrement qu'en voiture est une économie réelle. L'indemnité domicile-travail permet aussi d'arrondir les fins de mois...
- ▶ **Amélioration ou création des relations de voisinage** : co-voiturage, accompagnement des élèves, cheminement piéton...
- ▶ **Diminution des pertes de temps** : à pied ou à vélo, le temps de parcours est prévisible, pas de problème de parking.
- ▶ **Apprentissage de l'autonomie** : les transports en commun permettent une autonomie de déplacement aux enfants dès l'âge de 12 ans.
- ▶ **Améliore le pouvoir d'achat** : promouvoir, développer et encourager la mobilité douce et les transports en commun, c'est permettre aux citoyens de faire des économies. Cela permet de bénéficier d'indemnités domicile-travail et, à terme, d'économiser une deuxième voiture (voir même d'une première en ville). Le prix de l'énergie ne devrait faire qu'augmenter, il faut donc anticiper. Une commune, en permettant à leurs citoyens de se déplacer autrement qu'en voiture, améliore leur pouvoir d'achat.

renversement de nombreuses idées reçues !

Pour répondre aux sceptiques :

- ▶ La multimodalité, c'est compliqué à mettre en œuvre. **Faux !**

Trop souvent, l'attention des pouvoirs publics se concentre sur la circulation automobile... et lorsqu'il reste de la place ou de l'argent, on trace une piste cyclable et on crée un trottoir.

La multimodalité vise avant tout à rééquilibrer l'ordre des priorités et des réflexions qui sous-tendent la réalisation des projets de rénovation.

Ce qui est vrai, c'est que cela engendre des modifications dans la manière d'aborder les projets mais ce n'est pas plus compliqué pour autant.

- ▶ Une politique de mobilité durable, cela ne crée pas d'emploi. **Faux !**

Une étude publiée par des chercheurs de l'Université du Massachusetts Amherst affirme que « les projets routiers créent environ sept emplois par million de dollar, les projets piétons en créent onze pour une même dépense, et jusqu'à quatorze emplois en ce qui concerne les infrastructures cyclables ».

Source : <http://www.gracq.be/NEWS-2011-01/Emplois>

De plus, les bienfaits en terme de santé publique auront un impact certain (mais difficilement mesurable) pour la sécurité sociale.

- ▶ Se rendre au travail ou à l'école à pied ou à vélo fatigue avant même de commencer la journée. **Faux !**

De nombreuses études montrent que la pratique régulière d'une activité physique présente divers avantages : diminution du risque de maladies cardiovasculaires, ostéoporose, cholestérol, obésité, diabète, stress et anxiété tout en améliorant la condition physique et la confiance et l'estime de soi.

Par ailleurs, une augmentation de la capacité de concentration a été mise en évidence chez les enfants se rendant à l'école à vélo.

- ▶ Les voitures consomment de moins en moins donc coûtent de moins en moins cher. **Faux !**

Le coût réel d'un déplacement en voiture est souvent sous-estimé car il ne prend en compte que le carburant utilisé pour réaliser les trajets. Un calcul correct devrait intégrer le prix d'achat du véhicule, les assurances, l'entretien et les réparations, les frais de stationnement, la taxe de mise en circulation, etc.





© Adm. com. de Nivelles

VOTRE COMMUNE

et la

Un bus Intervillage à Philippeville

Philippeville est une commune de 9.000 habitants , comportant 17 villages périphériques.

Dans cette région, l'offre en transports en commun n'est pas suffisante et c'est pourquoi la commune a souhaité développer un projet de bus reliant les villages au centre de la commune.

Il s'agit du Philibus et du Philinoctambus.

Le **Philibus** circule le samedi matin et permet aux habitants de rejoindre le centre de la ville où ils peuvent avoir accès aux services communaux, au marché hebdomadaire ainsi qu'aux commerces et services.

Ce projet a été initié en 2004 grâce à des fonds Feder ainsi qu'à un subside du Ministre régional de la Mobilité. Un partenariat avec le TEC Namur - Luxembourg a été initié pour permettre une intégration efficace de ce nouveau service. Il en résulte 3 circuits accessibles au prix de 80 centimes par zones, gratuits pour les + de 65 ans et pour les abonnés du TEC.

Suite à des évaluations et une perte des subsides, le service a été légèrement revu à la baisse et, depuis 2011, deux circuits ont été maintenus.

Ce projet vient d'être repris par le Plan de Cohésion Sociale (PCS) de Philippeville. Il viendra s'ajouter à

l'ensemble des outils développés par le PCS pour améliorer la mobilité des personnes et l'accessibilité des services.

Le **Philinoctambus** circule lors des grandes fêtes de l'été, organisées par les jeunes des différents villages. Il couvre actuellement 5 soirées. Ce service gratuit permet aux jeunes de se rendre en soirée et d'en revenir en toute sécurité.

Le bus communal est utilisé, un ouvrier du service travaux ou un chauffeur volontaire est mobilisé et les associations de jeunes organisatrices participent financièrement au projet en offrant une réduction sur le droit d'entrée aux soirées (1 à 2 euros).

Le Philinoctambus est également pris en charge par le PCS de la ville qui l'a intégré dans sa stratégie intercommunale de réduction des risques. Les organisateurs de soirées et une trentaine de jeunes participent depuis deux ans à cette réflexion autour du bien-être des personnes fréquentant les soirées estivales. Une charte de réduction des risques a été élaborée et signée par l'ensemble des services et personnes impliqués.

Le PCS a amélioré l'attractivité du Philinoctambus. Les heures de retour ont été revues en lien avec les demandes des organisateurs de soirées et des jeunes.



L'Agent communal responsable du bus Intervillage

« Concernant le Philinoctambus, on réalise un travail de concertation entre la Commune, le TEC et les organisations de jeunes organisant les festivités. Ce travail porte ses fruits car nous constatons une augmentation du nombre d'utilisateurs. Par ailleurs, nous n'avons pas encore constaté de problème. Bien au contraire, l'ambiance est excellente à bord et le chauffeur, volontaire, y participe avec plaisir ! »



mobilité : des expériences pilotes

Mobi'Cité à Nivelles

Depuis 2001, la Ville de Nivelles organise une Journée de la Mobilité. D'abord organisée dans le cadre de la semaine de la Mobilité en septembre, elle est à présent programmée fin avril.

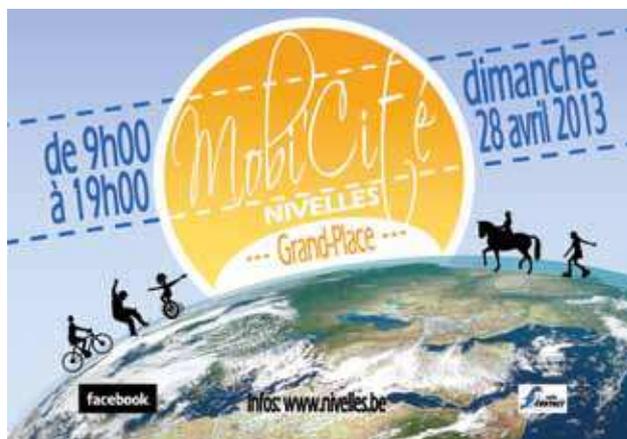


Lors de cette journée et grâce à l'enthousiasme et au dynamisme des différents partenaires, cette journée festive propose un programme d'actions très complet et diversifié : du sport, de la sensibilisation, de l'originalité, des sensations et de la convivialité, il y en a pour tous les publics. De nombreuses activités sont prévues : initiation roller, balade vélo, parcours PMR, promenade à cheval... Le fil conducteur est la convivialité et la réappropriation de l'espace public.



La Conseillère en Mobilité

« Au début, tout le monde ne voyait pas d'un bon œil l'organisation de la Journée de la Mobilité. Aujourd'hui, la Fête de la Mobilité devient un événement incontournable sur la Grand-Place de Nivelles pour la plus grande joie des Nivellois et des visiteurs que nous accueillons en nombre croissant d'année en année. »



Pour permettre la réalisation d'un tel programme, le service Mobilité a fait appel à de nombreux acteurs locaux et extérieurs : il en résulte de nombreuses activités gratuites visant à sensibiliser les Nivellois aux enjeux de la mobilité durable.

Cette journée se veut positive et est mise sur pied dans cette optique-là.





© Adm. com. de Marche-en-Famenne



L'Echevin de la Mobilité

« Au-delà du subside conséquent, le Plan Wallonie Cyclable a permis à notre Commune d'être encadrée et outillée pour développer une politique cyclable cohérente et adaptée à nos caractéristiques. La route est encore longue car on a trop longtemps imaginé la mobilité sous le seul spectre de la voiture mais ce plan cyclable permet de réaliser les investissements là où ils seront les plus utiles. »

Un plan communal cyclable à Marche-en-Famenne

Ce projet, initié en 2010, a vu le jour grâce au soutien du Ministre de la Mobilité dans le cadre du projet Wallonie Cyclable. Depuis quelques années, la commune était déjà engagée dans une réflexion sur la multimodalité : zone 30 dans le centre de la ville, un espace piétonnier, des boucles de circulation, des sens uniques limités généralisés...

Le Plan Communal de Mobilité, datant de 2002, avait permis de mettre en place de nombreuses mesures mais le point d'entrée de la politique de mobilité début 2000 était la voiture. Aujourd'hui, grâce à ce projet Wallonie Cyclable, la Commune de Marche-en-Famenne, bien qu'étendue et largement rurale, a pu développer une réelle stratégie de développement cyclable. Il en découle un plan de 37 actions réparties en 4 axes inter-connectés : rouler à vélo, le vélo à l'arrêt, encourager la pratique du vélo et ancrer la politique cyclable.

Grâce à la nécessaire concertation que ce genre de projet comprend, des projets intéressants sont nés : Les clubs cycistes et le GRACQ ont collaboré pour proposer des cours de conduite aux enfants, les compagnons bâtisseurs ont lancé une filiale « les compagnons du vélo » et proposent des ateliers mécanique vélo...



© Adm. com. de Marche-en-Famenne



© Adm. com. de Marche-en-Famenne

Des outils de planification à Namur

Namur, c'est un centre-ville composé de plusieurs centres urbains (la « corbeille », Jambes, les quartiers de la première ceinture) mais aussi de nombreux villages à caractère plus rural. On dénombre 112.000 habitants répartis sur 175 km².

Le Plan communal de Mobilité (PCM) date de 1998 et comporte un très grand nombre de mesures fortement axées sur le trafic motorisé (automobile et transports en commun), réalisées pour l'essentiel.

La Ville a décidé, en 2010, de réaliser un PCM à Jambes (rive droite), plus conséquent sur les modes doux et les transports publics. Enfin, la Ville a exprimé le souhait, via sa Déclaration de politique communale, de remettre à jour son PCM avec un focus sur l'entité de Salzinnes.

Dans l'hyper-centre de Namur, une étude de réorganisation du centre ville a été menée pour proposer des pistes innovantes lors d'aménagements futurs d'espaces publics. Trois grandes orientations étaient identifiées et ont déjà fait l'objet de traductions concrètes : zone 30 généralisée, création de liaisons piétonnes et développement de zones de rencontres localisées.

D'autres outils structurent ou permettent de structurer l'action communale : un schéma de structure adopté en 2012, une étude définissant les zones les plus intéressantes pour installer des parcs-relais...

En se dotant, en 2009, d'un Plan Vélo fixant les priorités en matière d'infrastructure, d'organisation et de promotion, la Ville a précédé la dynamique du Plan Wallonie Cyclable. La Ville de Namur a donc été retenue comme commune pilote et reçoit un important soutien financier de la Wallonie. Aujourd'hui, il est question d'un « Plan piéton ».

A suivre donc...



L'Echevine de la Mobilité

« Tous ces outils, réalisés avec l'aide de bureaux d'études spécialisés et le concours des services techniques et des utilisateurs de l'espace public, nous permettent d'avoir une ligne de conduite la plus cohérente possible. Cela évite de mener une politique au coup par coup, sans vision ni stratégie. Une fois que l'étude est réalisée et validée par le Conseil Communal, on se met au boulot pour la mettre en pratique. Et même si cela prend du temps à se construire, on remarque que sur le long terme, on gagne du temps et de l'argent ! La définition d'une vision et d'un plan rendent possible des investissements réussis et pertinents, appréciés par les citoyens-usagers ! »



À VOUS DE JOUER...

Voici quelques pistes à développer dans vos communes...

- ▶ Appliquer le principe STOP (voir page 2).
- ▶ Développer un Plan Communal de Mobilité

Le Plan communal de Mobilité (PCM) est un outil qui vise à faciliter la planification de sa mobilité à l'échelle d'une commune.

Il aide à améliorer l'accessibilité et la mobilité, la sécurité routière et le cadre de vie sur le territoire concerné.

Des subsides sont prévus par la Wallonie pour les communes.

- ▶ Engager un Conseiller en Mobilité (CeM).

Le Conseiller en Mobilité est un relais, un lien entre les acteurs concernés par la problématique de la mobilité (responsables politiques, services techniques, associations, usagers...) au sein d'une commune.

Une formation spécifique, cautionnée par un certificat, est organisée par le Service publique de Wallonie et permet d'obtenir le titre de CeM.

- ▶ Développer un Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE).

Un Plan de Déplacement d'Entreprise consiste en l'étude, la mise en œuvre, l'évaluation et l'actualisation, au niveau d'une entreprise ou d'un groupe d'entreprises, de mesures destinées à promouvoir une gestion durable des déplacements liés à l'activité de cette ou de ces entreprises.



Adresses utiles...

- ▶ **Le portail de la Mobilité de la Wallonie :** www.mobilite.wallonie.be
- ▶ **Taxistop** - Plateforme de co-voiturage : www.taxistop.be
- ▶ **Cambio** - Voitures partagées : www.cambio.be
- ▶ **GRACQ** - Association de cyclistes au quotidien : www.gracq.org
- ▶ **Provélo** - Promotion et formation pour l'usage du vélo : www.provelo.org
- ▶ **RAVel** - Réseau de voie lente : www.ravel.wallonie.be
- ▶ **Sentiers.be** - Promotion et sauvegarde des sentiers : www.sentiers.be
- ▶ **Gamah** - Accessibilité des personnes handicapées : www.gamah.be
- ▶ **TEC** - Transports en communs : www.info-tec.be
- ▶ **SNCB** - Chemins de fer belge : www.sncb.be
- ▶ **Les chemins du rail** - Encourage les aménagements d'anciennes lignes de chemin de fer pour les transformer en voies vertes : www.chemindurail.be

Avec le soutien de



Wallonie

Contact :

Espace Environnement ASBL - rue de Montigny 29 - BE-6000 CHARLEROI
Tél. : 071/300.300 - E-mail : info@espace-environnement.be
site Internet : www.espace-environnement.be

imprimé sur papier recyclé