

Vers un décret sur l'organisation et la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité générale dans les bassins urbains de mobilité et dans les communes de Wallonie

26 juin 2002

1. Introduction

Depuis plus de 5 ans, la Région wallonne initie et soutient des démarches visant à améliorer la mobilité locale. C'est particulièrement le cas avec la cinquantaine de villes et communes de Wallonie qui se sont engagées dans une démarche de conception puis de réalisation d'un PLAN COMMUNAL DE MOBILITE (PCM), anciennement PDS.

Les 50 PCM actuellement en cours constituent autant d'expériences, de recherches, d'expérimentations d'une démarche dynamique et évolutive.

Après 5 années et 50 expériences menées avec des succès divers, et considérant l'intérêt pour la Région de mener à bien des PCM, **nous nous trouvons devant deux grandes questions qui sont également des contraintes :**

- 1) Comment poursuivre l'expérience des PCM devant le succès rencontré et face aux demandes nombreuses et pressantes de dizaines de villes et communes impatientes et exigeantes ?
- 2) Alors que les premiers PCM doivent maintenant entrer en phase de réalisation, comment organiser et surtout financer (et selon quelles priorités et quels critères) les réalisations estimées prioritaires et indispensables pour une meilleure mobilité locale en Wallonie ?

Forts de 5 années d'expériences et dans l'obligation de rencontrer les 2 contraintes évoquées ci-avant, nous pensons que le moment est venu de capitaliser cette expérience au travers d'un décret.

La note qui suit présente d'abord succinctement les éléments principaux et en seconde partie tous les éléments constitutifs du futur décret.

Les propositions contenues dans cette note d'orientation organisent, optimisent et formalisent des pratiques et des structures qui existent de fait depuis plusieurs années. Seul un nouvel outil -et un seul- destiné à assurer la cohérence des politiques de mobilité, est prévu : il s'agit du « Schéma de l'organisation des déplacements et de l'accessibilité », qui se rapporte exclusivement aux grandes agglomérations urbaines de Wallonie¹.

Avec cette note d'orientation démarre un processus de consultation des principaux acteurs tant locaux que régionaux.

¹ Afin d'éviter les confusions avec le terme « agglomération » qui est déjà défini en droit, dans le décret, nous proposons d'utiliser le terme de « bassin urbain de mobilité » pour désigner les plus grandes agglomérations urbaines au sens de l'INS : Liège, Charleroi, Namur, Mons et La Louvière. Le cas des communes wallonnes inscrites dans le bassin de mobilité bruxellois fera l'objet d'une approche spécifique.

2. Rétroactes

Depuis 1995, la Région wallonne mène différentes expériences en matière de planification de la mobilité locale.

Dès 1995, la Direction Générale des Autoroutes et des Routes a initié l'élaboration du Plan de déplacement et de stationnement (PDS) de Verviers en concertation avec la ville et avec le TEC Liège-Verviers.

De 1996 à 1998, la Direction générale des Pouvoirs Locaux a subsidié diverses communes pour l'élaboration de plans communaux de mobilité (PCM) pilotes.

En 1997 et 1998, la Direction générale des Transports du MET, en concertation avec les villes concernées, le TEC, la DG1 et la SNCB a initié l'élaboration de PDS dans les villes de Namur, Liège, Mons et Charleroi.

Dans le cadre de cette législature, comme le prévoit le Contrat d'Avenir pour la Wallonie, l'élaboration de Plans communaux de mobilité a été initiée dans de nombreuses communes en concertation avec les principales administrations concernées. Des formules d'élaboration conjointe de PCM par des communes qui se regroupaient à cette fin ont également été testées.

3. Vers un Décret « mobilité locale »

Parmi ses priorités, tant dans le CAW² que dans le CAWA³, le Gouvernement wallon a inscrit la problématique de la mobilité.

Au niveau des villes et communes, c'est le PCM qui est l'outil privilégié; pour les entreprises, c'est le plan de transport d'entreprise qui fait l'objet de toutes les attentions (cellule mobilité de l'UWE⁴); dans le CAWA, le Gouvernement s'engage à réaliser des plans de transports pour les administrations régionales; par ailleurs, le Ministre des Transports et de la Mobilité a été chargé de préparer un projet de plan régional de mobilité durable, etc.

Comme on le voit, de nombreux acteurs de Wallonie se sentent concernés et mobilisent leurs énergies. Mais s'il faut de la volonté dans la durée, il faut également de la cohérence et une coordination dans le respect des autorités et des spécificités de chacun.

C'est la raison pour laquelle ce projet de décret, s'il vise la cohérence au niveau de la Wallonie, entend également respecter et même **renforcer l'autonomie communale** en accordant aux pouvoirs locaux et plus particulièrement aux bourgmestres un rôle prépondérant dans la démarche PCM.

Les grands principes et objectifs de l'organisation sont les suivants :

3.1. ORGANISER LA CONCERTATION DES ACTEURS LOCAUX ET REGIONAUX ET LES RESPONSABILISER.

- Afin de **responsabiliser** les communes, elles sont chargées de la coordination des différents outils de planification (le PCM est d'initiative communale).
- Une **concertation permanente efficace** est organisée entre **les acteurs locaux** de la mobilité tant pour l'élaboration des plans, pour leur mise en œuvre que pour leur évaluation.
- Cette concertation locale a son pendant au niveau régional où le Gouvernement wallon est chargé **d'approuver les outils de planification** et d'assurer la cohérence des **programmes de mise en œuvre**.
- La mise en œuvre des plans est assurée par une concertation réelle et efficace entre les Ministres concernés et avec les communes, faisant du PCM un outil attractif. Pour la mise en œuvre des mesures prioritaires coordonnées reprises dans les programmes d'actions, les Ministres concernés s'engagent à consacrer des moyens, en fonction des budgets disponibles.

² CAW : Contrat d'avenir pour la Wallonie – approuvé par le Gouvernement Wallon le 20 janvier 2000.

³ CAWA : Contrat d'avenir pour la Wallonie actualisé – approuvé par le Gouvernement Wallon le 27 mars 2002.

⁴ UWE : Union wallonne des entreprises – Une cellule mobilité y a été créée en février 2002 - <http://www.uwe.be/UWE/Actions/Mobilite/mobilite.html>.

La mise en oeuvre et le financement se font dans le strict respect de la spécificité et de l'autonomie communales.

3.2. UNE RATIONALISATION DES OUTILS DE GESTION LOCAUX ET UNE SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE

- La structure proposée s'insère aisément dans le cadre de la **rationalisation des outils de gestions communaux** telle qu'elle est actuellement envisagée au sein de la CPDT⁵, de même, elle rend possible une intégration efficace entre les outils de planification et les organes de consultation en matière de mobilité et d'aménagement du territoire.

3.3. UNE APPROCHE ADAPTEE A LA NATURE ET A L'AMPLEUR DES PROBLEMES

Deux échelles de travail sont proposées :

- D'une part les grandes agglomérations urbaines, où se localisent les principaux enjeux en matière de mobilité et qui sont traitées par un outil spécifique. Ne sont concernées que les 5 agglomérations wallonnes de plus de 100 000 habitants ainsi que l'agglomération bruxelloise en ce qu'elle exerce une influence prépondérante sur une série de villes et communes du nord de la Wallonie. Une approche spécifique autour de Bruxelles s'impose donc, ceci d'autant plus dans le cadre de la problématique du RER.
- Et d'autre part les communes (qui ont la faculté de se regrouper, si nécessaire pour l'élaboration d'un plan). Un outil simplifié est par ailleurs proposé aux communes rurales.

Schémas et plans sont des documents d'orientation (non contraignants) dont les mesures prioritaires sont inscrites dans un programme d'actions engageant les parties concernées.

3.4. UN RECOURS A DES MECANISMES DE PARTICIPATION A DIFFERENTS NIVEAUX

- Il est essentiel que le plus grand nombre de personnes et institutions adhèrent aux objectifs et aux propositions des outils de planification qui sont développés. Pour ce faire, il est constitué à chaque niveau (Région, bassin urbain de mobilité et commune) un organe consultatif. Dans la mesure du possible, les organes de consultation existants sont maintenus et adaptés. Des procédures de participation citoyenne adaptées à chaque niveau sont en outre mises en place dans le cadre de l'élaboration des plans et schémas.

3.5. UNE DEMARCHE QUALITE

- La planification en mobilité s'inscrit dans une **démarche de qualité** et d'amélioration progressive et permanente.
 - Ainsi, ces outils de planification locaux seront **conformes** aux objectifs et orientations qui sont définis par les **documents de planification supérieurs sélectionnés par le GW, notamment le SDER⁶ et le Plan wallon de mobilité et de transport⁷**.
 - A cette fin, le Gouvernement wallon définit **le contenu et les qualités** que ces outils de planification locaux remplissent.
 - Des **évaluations** périodiques permettront de mesurer les progrès obtenus et d'identifier les mesures correctrices à prendre.
 - Un dispositif de soutien est mis en place afin de permettre aux différents acteurs de remplir leur rôle de manière efficace. Ce dispositif de soutien veillera notamment à assurer l'information, la formation, l'échange et la diffusion des bonnes pratiques (CAW).

⁵ CPDT : Conférence permanente sur le développement territorial – organisme interuniversitaire subventionné par la Région wallonne afin de mener des recherches prospectives en matière de développement durable. La CPDT a notamment mené une réflexion sur la rationalisation des outils de gestion communaux. voir <http://cpdt.wallonie.be/>

⁶ SDER – Schéma de développement de l'espace régional - <http://sder.wallonie.be/>

⁷ Ce plan a été approuvé par le GW en 1995. Le Ministre Daras a été chargé d'élaborer un nouveau projet de plan régional de mobilité durable.

4. Note d'orientation (deuxième partie)

Le contenu de la note d'orientation qui suit est organisé en quatre parties :

1. les outils : schémas et plans
2. les acteurs de **l'élaboration** de ces schémas et plans
3. les acteurs de la **mise en œuvre** de ces schémas et plans
4. les mécanismes de financement.

4.1. LES OUTILS : SCHEMAS ET PLANS

1. Les déplacements, le stationnement et l'accessibilité générale sont organisés et gérés au moyen de Schémas de l'organisation des déplacements et de l'accessibilité (dénommés "Schémas" ci-après) à l'échelle des bassins urbains de mobilité⁸, et de Plans communaux de mobilité (dénommés "plans" ci-après), à l'échelle des communes (ou d'ensembles de communes).
2. Le Schéma (réservé aux 5 grandes agglomérations) est un document d'orientation qui poursuit les objectifs suivants :
 - Organiser et gérer les éléments structurants des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité aux lieux de vie et d'activités à l'échelle du bassin urbain de mobilité.
 - Assurer un développement territorial cohérent au sein du bassin urbain de mobilité et une adéquation entre les profils d'accessibilité des sites disponibles et les profils de mobilité des activités et services en développement.

Il contient au minimum :

- Un schéma de l'organisation de chaque mode de déplacement (personnes et marchandises) et de leur interconnexion.
- Une carte des profils d'accessibilité actuels et souhaités au sein du bassin urbain de mobilité.
- Les mesures nécessaires à l'échelle du bassin urbain de mobilité en terme d'infrastructures et de gestion des transports ainsi que les mesures visant à assurer une cohérence entre les différents plans ;
- Un ordre de priorité de ces mesures;

Le contenu détaillé du Schéma est défini par le Gouvernement wallon.

Un Schéma est élaboré pour chaque bassin urbain de mobilité. Sa durée de validité est fixée par le Gouvernement wallon.

3. Le Plan est un document d'orientation qui poursuit les objectifs suivants :
 - En matière d'accessibilité et de mobilité :
 - organiser un système de déplacements cohérent des personnes et des marchandises qui soit multimodal, hiérarchisé et correctement signalé;
 - offrir une meilleure accessibilité aux lieux fortement fréquentés pour tous, notamment pour les personnes à mobilité réduite (PMR) ou à faible revenu;
 - favoriser la marche à pied, le vélo et les transports collectifs, encourager un usage rationnel de l'automobile et une bonne combinaison entre les modes de déplacements;
 - contribuer à localiser au mieux les lieux de vie et d'activités.

⁸ Les bassins urbains de mobilité correspondent, dans le cadre de cette note d'orientation, aux 5 agglomérations urbaines de plus de 100 000 habitants définies par l'INS en Wallonie : Charleroi, La Louvière, Liège, Mons et Namur. Le terme de "bassin urbain de mobilité" est utilisé en lieu et place "d'agglomération" dont la signification est précisée dans d'autres textes de loi. Le cas des communes wallonnes inscrites dans le bassin de mobilité bruxellois fera l'objet d'une approche spécifique.

- En matière de sécurité routière :
 - réduire le nombre et la gravité des accidents de la route.
- En matière de qualité du cadre de vie :
 - améliorer la convivialité des espaces publics et y favoriser le développement des activités dites "de séjour" dans les noyaux urbanisés;
 - diminuer les nuisances liées à la mobilité (bruit, pollution atmosphérique, etc.)

Il contient au minimum :

- Un diagnostic de la situation existante;
- Des objectifs généraux de développement;
- Un plan pour chaque mode et pour leur interconnexion;
- Un programme d'actions détaillé, hiérarchisé et reprenant les mesures liées.

Le Gouvernement définit le contenu détaillé des plans. Les plans réalisés à l'intérieur d'un Bassin urbain de mobilité sont conformes au schéma correspondant. Le contenu des plans des communes ou ensembles de communes de moins de 10 000 habitants est simplifié. La durée de validité des plans est fixée par le Gouvernement.

4.2. LES ACTEURS DE L'ELABORATION DES SCHEMAS ET PLANS

4. Les schémas et plans sont élaborés par un comité technique en mobilité (cf. point 5 ci-après), le cas échéant avec l'aide d'un bureau d'étude, sous la responsabilité politique du bourgmestre ou de la conférence des bourgmestres (selon les cas).

Le schéma est adopté par la conférence des bourgmestres⁹ après : (1) enquête publique, (2) avis de la commission consultative en mobilité¹⁰ et (3) délibérations des conseils communaux concernés.

Le Gouvernement wallon approuve, totalement ou partiellement, le schéma proposé par la conférence des bourgmestres après avis de la Commission régionale de mobilité¹¹ ainsi qu'un programme d'actions prioritaires pour la mise en œuvre du schéma.

Le plan est initié par le ou les conseils communaux. Il est adopté par le ou, le cas échéant, les conseils communaux (dans le cas d'un groupement de communes pour un même plan) après l'enquête publique et avis de la commission consultative en mobilité¹².

Le Gouvernement wallon approuve, totalement ou partiellement, le plan proposé par le bourgmestre ou par les bourgmestres des communes concernées après avis de la Commission régionale de mobilité ainsi qu'un programme d'actions prioritaires pour la mise en œuvre du plan.

5. Le comité technique en mobilité constitue le lieu d'une concertation permanente entre les acteurs de la mobilité. Il a pour mission d'élaborer le schéma ou le plan, d'assurer le suivi de la mise en œuvre du schéma ou du plan ainsi que l'évaluation des progrès réalisés, et de proposer les adaptations nécessaires. C'est lui qui propose à la conférence des bourgmestres les mesures visant à assurer la cohérence des plans à l'échelle de ce bassin.

Les membres du comité technique en mobilité d'un bassin urbain de mobilité sont désignés par le Gouvernement. Le comité technique en mobilité est composé au minimum des représentants du conseil communal et des techniciens suivants :

⁹ dont l'organisation et le mode de décision est défini par le Gouvernement.

¹⁰ par référence à la CCAT.

¹¹ dans la mesure du possible intégrée à la CRAT.

¹² si possible correspondant à la CCAT, voir plus loin.

- un représentant de chaque Collège et de chaque administration communale des communes faisant partie du bassin urbain de mobilité;
- un représentant des institutions suivantes : MET – DG3, MET – DG2, MET – DG1, TEC, SRWT, DGATLP, DGPL, SNCB, IBSR;
- un représentant de la Communauté urbaine le cas échéant;

Le Gouvernement veille à ce que soit représenté au sein du comité technique, le cas échéant parmi les membres ci-dessus, un spécialiste pour chacune des matières suivantes : les déplacements en deux-roues, les déplacements piétons et personnes à mobilité réduite, le transport public, les déplacements automobiles, et le transport de marchandises.

La présidence est assurée par le bourgmestre de la ville centre ou son suppléant dans la conférence des bourgmestres. Le secrétariat est assuré conjointement par la personne désignée par la conférence des bourgmestres et la DG3.

Le comité technique en mobilité d'une commune (ou d'un ensemble de communes regroupées par le PCM) est composé au minimum des représentants du conseil communal et des techniciens suivants :

- un ou plusieurs membre(s) du ou des Collège(s), et éventuellement du ou des Conseil(s);
- un ou plusieurs représentant(s) de la ou des administration(s) communale(s) dont au moins le Conseiller en mobilité¹³ et un représentant de la zone interpolice;
- un représentant des institutions suivantes : MET – DG3, MET – DG1, TEC, SRWT, DGATLP, DGPL, SNCB, IBSR;

Le Gouvernement veille à ce que soit représenté au sein du comité technique, le cas échéant parmi les membres ci-dessus, un spécialiste pour chacune des matières suivantes : les déplacements en deux-roues, les déplacements piétons et personnes à mobilité réduite, le transport public, les déplacements automobiles, et le transport de marchandises.

La présidence est assurée soit par le bourgmestre, soit par l'échevin ayant la mobilité dans ses attributions ou soit par la personne désignée par la conférence des bourgmestres. Le secrétariat est assuré conjointement par la ou les administrations communales et un représentant de la DG3.

6. Les plans et schémas sont soumis pour avis à une commission consultative en mobilité¹⁴ (CCM). La commission consultative remet au bourgmestre (ou à la conférence des bourgmestres) au minimum un avis pour chaque phase de l'étude ainsi que d'initiative. Le bourgmestre (ou la conférence des bourgmestres) motive toute décision contraire à l'avis de la commission consultative.

Le Ministre en charge de la Mobilité désigne les membres de la commission consultative en mobilité d'un bassin de mobilité sur proposition de la conférence des bourgmestres et arrête le règlement d'ordre intérieur.

Le Ministre en charge de la Mobilité désigne les membres de la commission consultative en mobilité d'une commune, sur proposition du conseil communal ou d'un ensemble de communes sur proposition conjointe de l'ensemble des conseils communaux, et arrête le règlement d'ordre intérieur.

La commission consultative en mobilité est composée de manière à assurer un équilibre : (1) des représentants des diverses composantes géographiques de l'entité, (2) des intérêts sociaux, économiques, environnementaux et culturels, (3) des utilisateurs des différents modes de déplacements.

¹³ le Gouvernement définit les qualités requises pour porter le titre de "conseiller en mobilité".

¹⁴ Les organes de consultation existants (CCAT ou CLDR) peuvent faire office de commission consultative en mobilité sous réserve de répondre aux exigences ci-dessous, le cas échéant par un élargissement de leurs membres.

La commission consultative comprend au maximum un quart de membres désignés par le ou les conseil(s) communal(aux) selon une répartition proportionnelle des groupes politiques en présence.

Le secrétariat de la commission consultative en mobilité d'un bassin urbain de mobilité est assuré conjointement par la personne désignée par la conférence des bourgmestres et le représentant de la DG3.

Le secrétariat de la commission consultative en mobilité d'une commune ou d'un ensemble de communes est assuré par l'administration communale ou conjointement par les différentes administrations communales.

7. Le projet de schéma est soumis par la conférence des bourgmestres à l'enquête publique et transmis à la commission consultative en mobilité pour avis. Il est ensuite présenté à chaque conseil communal pour délibération. Le schéma est alors adopté provisoirement par la conférence des bourgmestres qui le transmet au Gouvernement et à la Commission Régionale de mobilité. Le Gouvernement approuve le schéma, totalement ou partiellement, après avis de la Commission Régionale de Mobilité.

Le projet de plan est soumis par le ou les Collège(s) des bourgmestres et échevins à l'enquête publique et transmis à la commission consultative pour avis. Il est ensuite adopté provisoirement par le conseil communal ou par chaque conseil communal. Le bourgmestre ou la conférence des bourgmestres transmet le plan au Gouvernement et à la Commission Régionale de mobilité. Le Gouvernement approuve totalement ou partiellement le plan après avis de la Commission Régionale de Mobilité.

8. La Commission régionale de mobilité¹⁵ remet au Gouvernement un avis sur la conformité du schéma ou du plan tant aux différents documents de planification régionaux définis par le Gouvernement¹⁶ qu'au cahier des charges du schéma ou du plan tels que définis par le Gouvernement. La commission régionale de mobilité peut également être consultée à tout moment par un commune ou par un comité technique en mobilité.

La commission régionale en mobilité est composée d'acteurs régionaux du monde socio-économique, scientifique, des usagers des différents modes de déplacements et des pouvoirs locaux. Le président et les membres de la commission régionale en mobilité sont nommés par le Gouvernement.

4.3. LES ACTEURS DE LA MISE EN ŒUVRE ET DE L'EVALUATION DES PLANS

9. Dans un bassin urbain de mobilité (les 5 grandes agglomérations uniquement), la coordination de la mise en œuvre du programme d'actions conjointes et l'évaluation des politiques menées sont réalisées par une cellule permanente constituée d'un représentant de la DG3 spécialement affecté au bassin, d'un Conseiller en mobilité de la ville centre et, le cas échéant, d'un ou plusieurs techniciens désignés par la conférence des bourgmestres, et ce sous la direction du comité technique en mobilité, auquel s'adjoint l'Observatoire régional de la mobilité.

Dans un rapport annuel, cette cellule rassemble les données pertinentes pour apprécier l'efficacité des politiques menées en comparant ses résultats aux objectifs assignés et aux moyens mis en œuvre. La situation de chaque mode de déplacement, du stationnement et de la sécurité routière est analysée dans un rapport annuel au minimum tous les 3 ans.

Dans une commune (ou un ensemble de communes), la coordination de la mise en œuvre du programme d'actions conjointes et l'évaluation des politiques menées sont réalisées sous la

¹⁵ celle-ci pourrait éventuellement constituer une section de la CRAT (Commission régionale d'aménagement du territoire) et être l'occasion de restructurer les commissions d'avis existantes : par exemple, les commissions consultatives du trafic lent et du transport de personnes par la route (dont le secrétariat est assuré par le CESRW et qui ne se sont plus réunies depuis de nombreuses années) seraient supprimées.

¹⁶ notamment le SDER ainsi que le Plan wallon de mobilité et de transport ou de sa mise à jour.

direction du comité technique en mobilité par une cellule constituée d'un représentant de la DG3, d'un Conseiller en mobilité et, le cas échéant, d'un ou plusieurs techniciens désignés par le ou les Collèges échevinal/aux.

4.4. LES MECANISMES DE FINANCEMENT

10. L'élaboration des schémas, obligatoire, est financée à 100 % par la Région. L'élaboration des plans, sur base volontaire, fait l'objet d'un subside à la commune ou à l'ensemble de communes destiné à couvrir 60% du coût de l'étude. Dans certains cas particuliers définis par le Gouvernement, ce subside peut atteindre 75 % du coût total.
11. Pour ce qui concerne les grandes villes, ainsi que les communes des bassins urbains de mobilité, un partenariat sera finalisé associant les départements wallons concernés (mobilité, transports, travaux publics, pouvoirs locaux, aménagement du territoire) la SNCB, la SRWT, les TECs et les autorités communales afin de concrétiser le programme d'actions prioritaires approuvé par le Gouvernement wallon¹⁷. Dans les autres communes, des programmes d'actions conjoints peuvent être réalisés avec les Ministres concernés afin de mettre en œuvre des projets coordonnés.

5. Consultation dans le cadre d'élaboration de l'avant-projet de Décret

La présente note sert de base à une consultation des acteurs concernés jusqu'au 15 septembre 2002.

La consultation vise essentiellement les acteurs locaux et régionaux de la mobilité auxquels on attribue un rôle clé dans le projet. Il s'agit de recueillir leurs remarques ou idées. Il s'agit aussi de les informer du projet le plus en amont possible afin qu'ils en connaissent bien l'esprit et qu'ils y adhèrent. Cette adhésion est en effet fortement souhaitable au bon fonctionnement présente et **future** de la démarche.

Durant cette période, les différents acteurs locaux et régionaux concernés au premier chef par la proposition seront rencontrés par le Cabinet et l'Administration des Transports. Il s'agit notamment des Directions générales des autoroutes et des routes, de l'aménagement du territoire et des pouvoirs locaux, des TEC et de la SRWT, de la SNCB, de l'UVCW, etc.

Enfin, le texte sera envoyé à un grand nombre d'organismes qui sont concernés par la problématique. Il est également consultable sur le site Internet de José Daras (<http://daras.wallonie.be>). Il peut être demandé à l'adresse decret.mobilite@gov.wallonie.be.

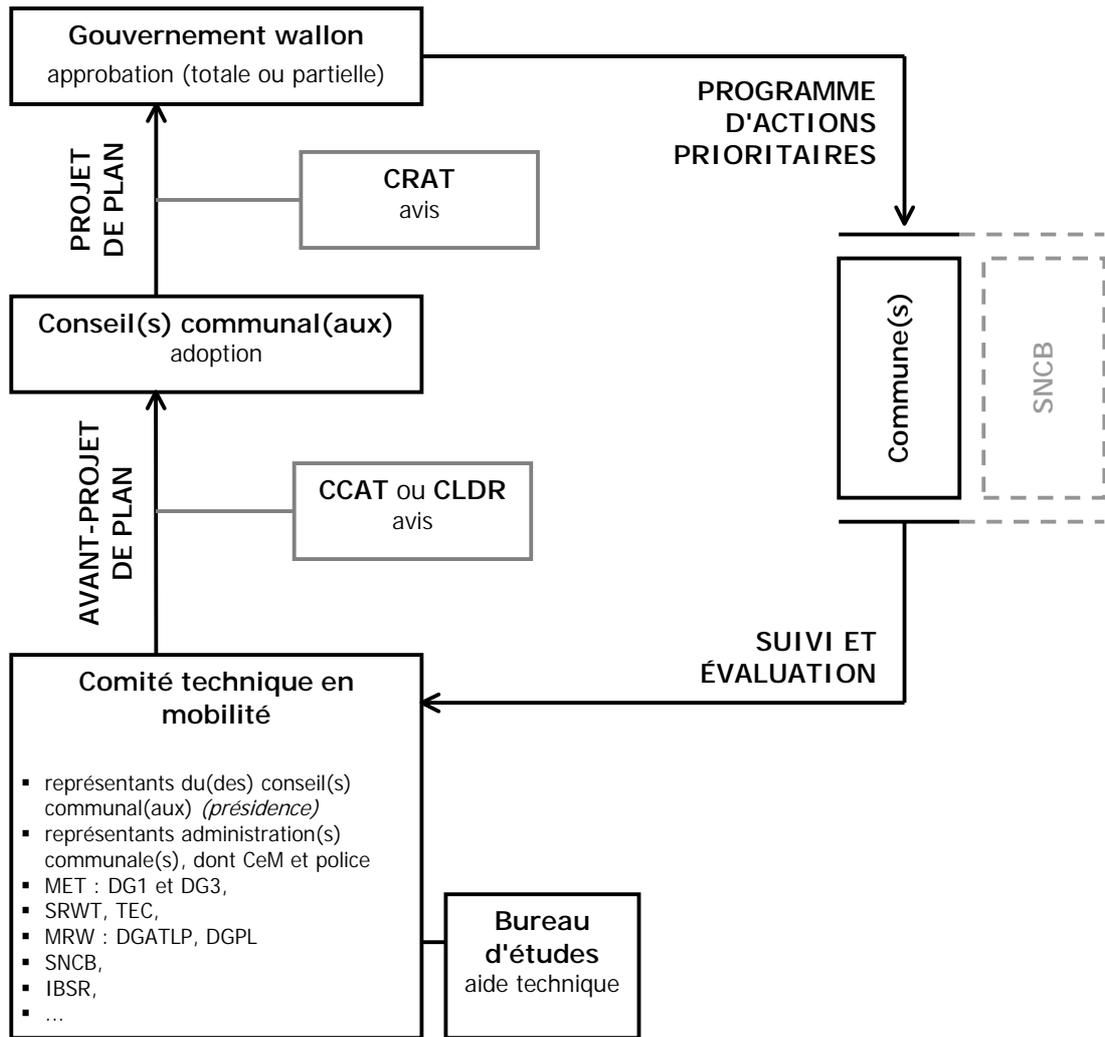
Les remarques et les réflexions sont à communiquer au Cabinet du Ministre José Daras – rue des Brigades d'Irlande, 4 – 5100 Namur ou à l'adresse decret.mobilite@gov.wallonie.be.

On trouvera régulièrement sur Internet la synthèse des suggestions et avis collectés dans le cadre de la consultation.

¹⁷ CAWA : partenariats à finaliser : point 14 p 29

Annexe : organigrammes schématiques des plans et schémas

PLANS
dans une commune ou un ensemble de communes



SCHÉMA

dans les 5 Bassins Urbains de Mobilité

