



MEMORANDUM SECTORIEL MOBILITE

Les revendications de l'Union des Villes
et Communes de Wallonie
pour des pouvoirs locaux au service du citoyen



Union des Villes
et Communes
de Wallonie asbl

Le présent Mémoire sectoriel reprend les revendications politiques portées, avec force et conviction, par le Conseil d'administration de l'Union des Villes et Communes de Wallonie, sous l'égide de Paul Furlan, son Président.

Sa rédaction a été assurée par Tom De Schutter, Directeur au Département Développement territorial, et Alexandre Ponchaut, Conseiller au Département Développement territorial.

Il a été approuvé en Conseil d'administration du 31 mars 2009.

Toute information à propos de ce document peut être obtenue auprès de Michèle Boverie, Secrétaire générale adjointe (tél. 081 240 615).

MEMORANDUM MOBILITE

Cadre de référence

La Commission européenne définit la mobilité durable comme "*une mobilité dissociée de ses effets néfastes*". Les stratégies européennes en matière de développement durable ont ainsi fixé comme objectif aux politiques menées en matière de transport, traduites dans plusieurs livres blancs, que "*les systèmes de transport répondent aux besoins socio-économiques et environnementaux de la société tout en minimisant leurs incidences dommageables à l'économie, la société et l'environnement*".

Afin d'atteindre cet objectif, la Commission préconise:

- l'accroissement de la qualité et de l'efficacité des services publics de transport;
- la réduction des consommations énergétiques et des émissions polluantes;
- la réduction des accidents de la route et des nuisances sonores;
- le report d'une partie de la demande de transport vers des modes moins dommageables pour l'environnement que le transport routier;
- le découplage de la croissance de la demande de transport de la croissance économique.

Aucune stratégie en matière de mobilité durable ne décline, au niveau wallon, ces objectifs généraux.

Plusieurs constats peuvent être dressés en matière de mobilité en Région wallonne.

En ce qui concerne la demande de transport et son impact sur l'environnement

Au niveau du transport de personnes, la demande de transport de personnes a augmenté de plus de 20 % depuis 1995, pour atteindre près de 56,7 milliards de voyageurs/km. Près de 8.432.000 de déplacements sont, ainsi, observés quotidiennement, en Région wallonne. 80% du transport de personnes sont réalisés par la route, en voiture individuelle. Un peu plus de 15% sont réalisés en transport collectif par route (cars et bus privés, transport public par route). Le transport public par route représente 3 % du transport de personnes en Région wallonne, malgré une importante augmentation (+ 36 %/an) entre 2000 et 2005. Le transport ferroviaire ne représente que 5 % du trafic¹. Les déplacements domicile-travail et domicile-école représentent la moitié des motifs de déplacements en Région wallonne. Outre la densité des services de transport en commun et l'étalement des activités (habitat et zones d'activités), les avantages intrinsèques de la voiture individuelle expliquent sa prééminence (ubiquité, flexibilité et confort). Concernant le parc automobile, près de 1,5 millions de véhicules sont en circulation en Région wallonne, dont près de plus de la moitié roulent au diesel. Le parc automobile vieillit, par ailleurs, avec un âge moyen des véhicules de 7,9 ans.

¹ SPW-DGO ARNE, 2008, Tableau de bord de l'environnement wallon, p. 65-66. Ces chiffres ne reprennent pas le transport aérien de passagers, qui atteint plus de 2.750.000 de passagers en 2007.

En ce qui concerne le transport de marchandises (routier, ferroviaire et fluvial), la demande de transport a augmenté de 45 % depuis 1995, pour atteindre près de 44,7 milliards de T/km. L'augmentation de l'offre de produits, la mondialisation des échanges et le fonctionnement de l'économie en flux tendu en sont les principaux responsables. Plus de 85 % du transport de marchandises sont réalisés par la route, un peu moins de 10 % par le rail et seulement 4 % par bateau. Le transit international, tout mode confondu, est en croissance. Cette augmentation est singulièrement significative au niveau du transit routier, où près de 48 % des camions présents sur le réseau routier belge seraient étrangers².

La demande de transport de personnes et de biens a entraîné, en 2006, une consommation d'énergie de 33,6 TWh, soit près d'un quart de la consommation d'énergie finale en Région wallonne, dont près de 61 % pour le transport de personnes³.

En termes de pollution atmosphérique, le secteur des transports a généré 10.323 kTéq CO₂ en 2006. 90 % de ces émissions sont dus au transport routier et 5 % sont liés au transport aérien. Les émissions liées au transport routier ont, par ailleurs, crû de 31 % entre 1990 et 2006. Les émissions acidifiantes et de métaux lourds sont, par contre, en décroissance au niveau du secteur des transports, notamment grâce à certains progrès technologiques (désulfuration des carburants, pots catalytiques, ...).

En ce qui concerne les infrastructures de transport

La Région wallonne dispose de 80.000 km de voiries, dont près de 72.000 km relèvent du domaine des voiries communales. 10 % des ces voiries communales ont une vocation de grande circulation et complètent le réseau d'autoroutes (869 km), de voiries régionales (6.839 km) et provinciales (714 km). Les infrastructures routières ont une emprise au sol de près de 5,3 % du territoire de la Région wallonne. Le réseau routier wallon est utilisé de manière intensive et, bien que ces statistiques ne concernent que les voiries à grand gabarit, près de 700 km de voiries sont considérés comme saturés à plus de 75 %⁴.

Les infrastructures destinées aux modes lents ne bénéficient pas d'un inventaire complet. Si moins de 1.600 km de voiries régionales sont équipés de pistes cyclables et que le Réseau autonome de voies lentes (RAVeL) atteint près de 800 km en 2005, les infrastructures locales restent insuffisamment développées, malgré de nombreuses initiatives locales (pré-RAVeL, réhabilitation de chemins et sentiers, sens unique limité, ...).

17.933 km de voiries sont parcourus par des lignes de transport régulier de personnes par route (réseau TEC). Plus de 35.000 points d'arrêts constituent les points d'entrée à ce réseau de 620 lignes de bus.

1650 km de lignes ferroviaires traversent la Région wallonne, et 305 gares et points d'arrêts constituent les points d'entrée à ce réseau. Par ailleurs, 451 km de voies navigables traversent la Région wallonne.

² SPW-DGO ARNE, 2008, Tableau de bord de l'environnement wallon, p. 54-55. Ces chiffres ne reprennent pas le transport aérien de marchandises, qui atteint 490.000T en 2007.

³ SPW-DGO ARNE, 2008, Tableau de bord de l'environnement wallon, p. 53.

⁴ SPW-DGO ARNE, 2008, Tableau de bord de l'environnement wallon, p. 69. Un taux de saturation de plus de 75 % correspond à une densité de circulation de plus de 2.000 véhicules par heure et par voie, pour un jour ouvré moyen, hors juillet et août.

En ce qui concerne la sécurité routière

13.644 accidents de la route avec tués ou blessés ont été observés en Région wallonne en 2006. Le nombre de victimes décédées s'élève à 503 personnes. 2.202 blessés graves ont été observés.

Près de la moitié des accidents de la route se déroulent sur des routes communales. La gravité de ces accidents y est toutefois moins importante que sur le réseau autoroutier ou routier régional, puisque un tiers des tués le sont sur les voiries communales.

Orientation stratégique de la politique wallonne en matière de mobilité durable

La politique de mobilité en Région wallonne n'a pas, à l'heure actuelle, de cadre d'orientation déterminé, capable d'orienter les actions des acteurs de la mobilité en Région wallonne. La problématique de mobilité est complexe et doit être appréhendée de manière large et volontariste par l'ensemble de ceux-ci.

Que ce soit en matière de transport de marchandises ou de transport de personnes, les acteurs et les réseaux concernés sont nombreux. Afin de fédérer les actions de ceux-ci et de pouvoir construire une réelle politique intermodale en Région wallonne, une ***véritable stratégie de mobilité durable doit être déterminée à l'échelle de la Région wallonne.***

Cette stratégie, transversale, devrait être transposée en plan d'actions au niveau de chacun des acteurs et dotée de moyens budgétaires adéquats. L'évaluation des actions mises en œuvre et le suivi de leurs effets doivent faire partie intégrante du plan d'actions.

Les pouvoirs locaux, en tant qu'autorité gestionnaire et qu'autorité publique garante de la sécurité publique, doivent être associés à la définition de cette stratégie et à sa mise en œuvre.

En outre, cette stratégie gagnerait à définir les ***principes d'une gestion optimale du stationnement, tant en voie publique que sur le domaine privé,*** et à doter les pouvoirs locaux d'outils en la matière. Un appui de la Région wallonne en matière de normalisation du cadre légal du stationnement sur le domaine public et l'abrogation de la circulaire dite *de Saeger* réglementant le stationnement privé seraient opportuns.

Par ailleurs, l'appréhension de la mobilité des personnes s'effectue au travers du bassin de vie. Les ***plans urbains de mobilité,*** prévus à l'échelle des 7 grandes villes wallonnes par le décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales, doivent être initiés et mis en œuvre par le Gouvernement wallon. Une réflexion sur l'ensemble des bassins de vie de la Région wallonne, ainsi que ceux extérieurs à la Région wallonne (Bruxelles et Luxembourg notamment), doit être initiée, afin que les communes, dont la structuration des déplacements n'est pas liée à un des pôles couverts actuellement par les périmètres des futurs plans urbains de mobilité, puissent bénéficier d'une réflexion supra-communale dans l'organisation et la structuration des flux et de la mobilité.

Renforcer l'outil de gestion de la mobilité au niveau local: le plan communal de mobilité

Le plan communal de mobilité est un document d'orientation et de gestion de la mobilité au niveau local. Ses objectifs sont:

- d'organiser les éléments structurants des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité aux lieux de vie et d'activités à l'échelle de la commune;
- de réaliser un développement territorial cohérent en matière de mobilité, notamment par la recherche d'une adéquation entre les profils d'accessibilité des sites disponibles et les profils de mobilité des activités et services en développement.

Le plan communal de mobilité permet, notamment:

- d'organiser un système de déplacement cohérent pour les personnes et les marchandises, en assurant une bonne hiérarchisation et catégorisation du réseau routier;
- d'assurer l'accessibilité des pôles de la commune, notamment pour les personnes à mobilité réduite;
- de développer une politique de stationnement capable d'influencer le report modal;
- d'encourager l'intermodalité et les modes de déplacements doux, comme la marche à pied et le vélo;
- de contribuer à localiser au mieux les lieux de vie et d'activités, en favorisant la mixité des fonctions;
- d'améliorer la sécurité routière et la convivialité des espaces publics.

89 communes de la Région wallonne disposent d'un plan communal de mobilité ou d'un plan intercommunal de mobilité (9 plans intercommunaux ont été adoptés), au 1^{er} janvier 2008. 37 communes ont un plan communal ou intercommunal de mobilité en cours de réalisation ou ont sollicité la Région wallonne pour en réaliser un.

Au vu de ses objectifs, le **plan communal de mobilité doit être soutenu** par la Région wallonne, notamment:

- en maintenant et en renforçant les subsides à la réalisation des études du plan communal de mobilité, à son évaluation et à son actualisation;
- en dégageant les moyens nécessaires à la mise en œuvre des plans communaux de mobilité et en donnant la priorité des moyens d'investissements aux infrastructures inscrites dans les plans communaux de mobilité;
- en inscrivant les actions issues des plans communaux de mobilité comme prioritaires, notamment en matière de travaux publics sur les voiries régionales et provinciales, ainsi que dans les contrats de gestion avec les TEC pour les actions visant à renforcer le transport public. Une participation effective à la réalisation du plan communal de mobilité et une responsabilisation des districts routiers régionaux et des TEC aux plans communaux de mobilité doivent être assurés.

185 communes ou zones de police disposent d'un conseiller en mobilité. L'élaboration et la mise en œuvre des plans communaux de mobilité doivent être soutenues par un **conseiller en mobilité**. La présence de compétences spécifiques relatives à la mobilité constitue un moteur important pour la bonne prise en compte de la mobilité au niveau local.

Le métier de conseiller en mobilité doit être soutenu par la Région wallonne, notamment:

- en soutenant financièrement l'engagement ou le maintien de l'engagement de conseillers en mobilité. Toutes les communes ayant élaboré ou élaborant un plan communal de mobilité devraient pouvoir prétendre à un soutien régional en la matière. La disponibilité des conseillers en mobilité dans les zones de police constitue une plus-value certaine pour la mise en œuvre des plans communaux de mobilité;
- en poursuivant la formation, de base et continuée, des conseillers en mobilité, en collaboration avec l'Union des Villes et Communes de Wallonie. La mission du conseiller en mobilité au sein des pouvoirs locaux doit par ailleurs être définie au regard des compétences acquises;
- en poursuivant et en amplifiant le Réseau des conseillers en mobilité, structure de soutien des conseillers en place et lien entre les conseillers en mobilité travaillant en communes et les autres (Région wallonne, TEC, SNCB, bureaux d'études, ...).

Donner les moyens aux pouvoirs locaux d'accroître la qualité des infrastructures dont ils sont gestionnaires

630 millions d'euros sont consacrés, annuellement, par les pouvoirs locaux, à la gestion et à l'entretien des voiries dont ils sont gestionnaires. Ces moyens s'avèrent toutefois insuffisants pour assurer un entretien normal et un renouvellement adéquat des infrastructures. Près de 900 millions seraient en effet nécessaires.

Afin d'éviter que les pouvoirs locaux ne doivent parer au plus pressé et d'éviter que l'absence d'entretien ordinaire ne génère à terme des besoins en travaux d'infrastructures plus importants, il semble essentiel que les pouvoirs locaux puissent bénéficier de l'ensemble des moyens nécessaires à la bonne gestion de leur domaine.

Pour ce faire, il importe que les pouvoirs locaux disposent *des moyens financiers nécessaires à la bonne gestion de leur domaine routier*. A cette fin:

- un droit de tirage doit être établi, sur base de critères précis, en matière de *travaux subsidiés et d'autres subsides en matière de travaux de voiries (plan mercure, plan escargot, ...)*. Ce droit de tirage permettrait une réelle prévisibilité des recettes, une bonne planification des investissements et une simplification administrative d'ampleur (accélération des procédures, diminution des révisions, ...). La stabilité et le lissage dans le temps des investissements communaux en seraient l'heureuse conséquence;
- des moyens nouveaux doivent être dégagés pour permettre aux communes de faire face à leurs charges de gestionnaires.

Ainsi, outre la compensation dynamique des pertes d'additionnels à la taxe de circulation (30 millions d'euros de recettes), la mise en œuvre de la *future vignette autoroutière* sera l'occasion de faire participer les utilisateurs des voiries wallonnes, dans leur ensemble, à l'entretien de celles-ci. Les communes doivent bénéficier d'une ristourne sur cette future vignette, d'autant qu'une partie du réseau routier communal a une fonction de circulation et risque de se voir utilisée comme itinéraire de délestage "sans vignette".

En outre, l'utilisation du domaine public par les impétrants doit être justement rétribuée. Pour ce faire, la redevance gaz doit être activée (25 millions de recettes potentielles) et une *redevance généralisée de voiries* doit être instaurée et ce, afin que tous les utilisateurs du sous-sol, qui effectuent des travaux portant atteinte à l'intégrité du domaine public, compensent les dommages causés à la voirie par leurs installations et les travaux qui y sont liés.

Pour ce qui concerne la redevance généralisée de voiries:

- soit la réclamation d'une redevance aux impétrants pour l'usage qu'ils font du domaine public sur le long terme. Cette redevance pourrait être différenciée, selon qu'il y a utilisation de la voirie communale en sous-sol ou utilisation de la voirie en "aérien" via poteaux ou façade en surplomb;
- soit la réclamation d'une redevance aux impétrants pour les chantiers qu'ils réalisent en voirie, le temps que durent ceux-ci.

Enfin, des synergies pourraient être instaurées avec la **Direction générale opérationnelle des Routes et Bâtiments**, afin de mettre en œuvre une politique d'achats groupés ou d'inclure les travaux routiers sur les voiries communales dans son plan quinquennal de la Sofico. Un dialogue constructif entre les différents gestionnaires de voiries, dans le respect des compétences et moyens de chacun, permettra par ailleurs une meilleure planification et réalisation des travaux de voiries.

En outre, des moyens financiers spécifiques devraient être dévolus pour soutenir la mise en œuvre d'infrastructures de transport locales à destination des modes dits doux (pistes cyclables, parking pour vélo, pré-RAVeL, réhabilitation de chemins et sentiers, ...).

Par ailleurs, il est important que les pouvoirs locaux retrouvent la pleine maîtrise de la gestion de leurs voiries. A ce titre, il importe que:

- le décret organisant les chantiers de voiries, sur, sous et au dessus du domaine public, dit **décret impétrants**, soit mis en œuvre. Une information adéquate des pouvoirs locaux doit également être mise en place pour les câbles et canalisations situés sur le domaine privé;
- l'ensemble des ouvertures de voiries, si minimes soient-elles, soient notifiées au gestionnaire de voiries, afin que celui-ci puisse assurer la sécurité publique et l'intégrité de son domaine, et vérifier la bonne remise en état des lieux par les impétrants;
- la tutelle en matière de **règlements complémentaires de circulation routière** soit améliorée et le recours à la tutelle d'approbation pour certains types de mesures de circulation routière soit supprimé, en l'occurrence celles relatives aux limitations de vitesse, à l'organisation du stationnement e, notamment, la mise en place d'emplacements de stationnement pour les PMR ou la signalisation de dangers ponctuels, la mise en place de dispositifs ralentisseurs ou les aménagements de convivialité.

Améliorer les services de transport en Région wallonne

Les TEC et la SNCB sont les deux grands opérateurs de transport en Région wallonne.

Le caractère structurant du réseau de la SNCB est important en Région wallonne. Le réseau de chemin de fer doit poursuivre l'amélioration de ses services en matière de mobilité. En l'occurrence, les services ne doivent pas être réduits, en ce compris sur les lignes secondaires, et les gares et points d'arrêts doivent être maintenus et améliorés. Le redéploiement de l'offre ferroviaire doit être soutenu par le Gouvernement wallon.

Une **concertation plus étroite doit être assurée entre les communes et le groupe SNCB**, afin d'améliorer l'accessibilité des gares et points d'arrêts, les capacités de stationnement à leurs abords, en ce compris le stationnement des deux-roues.

Les services de transport organisés par les TEC assurent une mobilité accessible pour tous, de manière très fine sur le territoire de la Région wallonne. Les dessertes de bus ne sont toutefois pas optimales et l'accueil aux points d'arrêts du réseau doit être amélioré. A cet égard, il importe de:

- réfléchir, à l'échelle de bassins de vie et sur base des noyaux d'habitats, à la **réorganisation du réseau de transport des TEC**, en concertation étroite avec les autorités locales, afin de permettre à celui-ci de répondre plus adéquatement, tant en termes de desserte que de fréquence, aux besoins des usagers. A ce titre, le TEC proposera des systèmes de transport en commun adaptés pour la desserte des lieux d'activités économiques (zonings) et des zones moins bien desservies en transport en commun (zone rurale). Un dialogue structurel doit, par ailleurs, être instauré entre les communes, la SRWT et les TEC, afin de déterminer les améliorations à apporter au réseau et à la desserte de transport en commun;
- renforcer le rôle des TEC en tant que **manager de la mobilité**, afin que l'offre de transport régulier de personnes par la route puisse être diversifiée pour mieux répondre à la demande et permettre de renforcer la complémentarité avec d'autres modes de transport (train, vélo, carsharing, transport à la demande, taxis, ...);
- renforcer le **caractère structurant des services de transport urbain** des TEC, notamment en jouant sur le mode de transport (tram, métro) dans les agglomérations les plus importantes, et par le biais de sites propres et de bandes bus. Les subventions liées à l'aménagement des infrastructures communales visant à l'amélioration de la vitesse commerciale des bus seront maintenues et amplifiées;
- maintenir et d'amplifier les subventions destinées à améliorer les infrastructures d'accueil aux arrêts de bus (**abribus**) et de proposer aux communes des solutions en matière de gestion et d'entretien de ces infrastructures.

Par ailleurs, le transport régulier de voyageurs par route est une mission dévolue aux TEC. Les communes doivent rester des opérateurs de transport à titre subsidiaire, en ce compris pour les services de transport locaux. Le développement de l'offre, récemment étoffée grâce aux **bus locaux** notamment, doit prioritairement être basé sur l'amélioration des services TEC. A défaut, les conventions signées entre les communes et le TEC concerné seront standardisées et équilibrées, au regard de l'apport communal à la politique de transport des TEC.

Les pouvoirs locaux, premiers acteurs en matière de sécurité routière

Les pouvoirs locaux sont les premiers acteurs en matière de sécurité routière. Les communes, garantes de la sécurité publique, veillent sur l'ensemble des voiries qui traversent leur territoire, aménagent les voiries qui sont les leurs, notamment pour y renforcer la sécurité ou la convivialité, et y édictent des règles de comportement en matière de circulation routière. Les zones de police assurent, notamment, le contrôle des règles de circulation routière. A ce titre, les zones de police mènent des plans d'actions en matière de sécurité routière, pour la mise en œuvre desquels des fonds, issus du Fonds de la sécurité routière, leur sont octroyés.

Afin de renforcer le rôle des pouvoirs locaux en matière de sécurité routière et d'améliorer la sécurité routière objective et subjective, il convient:

- de soutenir, dans le cadre des **négociations institutionnelles** que la Région va mener avec l'Etat fédéral et les autres Régions du pays, le maintien du **Fonds de la sécurité**

routière qui, avec quelque 30 millions d'euros octroyés annuellement aux zones de police et communes wallonnes, permet un tant soit peu d'équilibrer une réforme des polices structurellement sous-financée;

- de promouvoir, au travers d'incitants financiers et d'accompagnement technique, la mise en œuvre d'*aménagement de sécurité et de convivialité* (zones 30, zones de rencontre, ...) et la hiérarchisation et la catégorisation du réseau routier communal;
- de soutenir la réalisation des études de plans de *déplacements scolaires* et la mise en œuvre de ceux-ci, en donnant la priorité des moyens d'investissements aux infrastructures de sécurité aux abords des écoles;
- que la Région wallonne informe et collabore avec les pouvoirs locaux afin d'identifier et de traiter prioritairement les *points noirs* du réseau routier, tant communal que régional, que ce soit en termes d'aménagements ou de contrôle policier.

Par ailleurs, la Région wallonne veillera, lors des négociations institutionnelles, à maintenir les *infractions routières en tant qu'infractions pénales*, et à éviter leur versement dans le lot des sanctions administratives. Outre le mauvais signal envoyé aux citoyens en termes de sécurité routière, d'éventuelles sanctions administratives, qui seront a priori régionales, pourraient rapidement être mises dans le giron des pouvoirs locaux, au vu du volume d'infractions (3 millions d'infractions de roulage et 160.000 comparutions devant les tribunaux de police). *Les sanctions administratives communales en matière de roulage ne peuvent en aucun cas être envisagées par les pouvoirs locaux*. Afin de maintenir un principe démocratique essentiel, les communes ne peuvent devenir des juridictions.

Les pouvoirs locaux, exemples en matière de mobilité durable

Les autorités publiques locales doivent pouvoir jouer un rôle d'exemple en matière de mobilité durable. Plusieurs initiatives, déjà prises en ce sens par les pouvoirs locaux, méritent d'être amplifiées.

Parmi celles-ci, le développement de *plans de déplacements d'administration*, véritable outil de gestion de la mobilité des membres du personnel de la commune, doit être encouragé. A cet égard, les démarches volontaristes des communes en la matière doivent être soutenues, au travers d'un accompagnement autour d'une démarche méthodologique claire et de la mise à disposition d'outils (en termes d'enquête notamment). Un appui structuré permettra, par ailleurs de mettre en œuvre, tout au long du processus, une réflexion en matière de mobilité et d'accessibilité, et un plan d'actions destiné à assurer un report modal effectif.

Par ailleurs, les pouvoirs locaux gèrent un parc de véhicules conséquent. Le renouvellement de ce parc doit, pour œuvrer à une mobilité plus durable, être envisagé dans le sens d'une meilleure efficacité énergétique des véhicules et d'une réduction des gaz à effet de serre. La Région wallonne encouragera le renouvellement du parc de véhicules communaux, notamment au travers de la possibilité pour les pouvoirs locaux de bénéficier du système de l'éco-bonus instauré par la Région wallonne, et également au travers de subventions destinées à l'achat de véhicules innovants.

Enfin, les pouvoirs locaux ont un rôle d'éducation et de sensibilisation envers les citoyens. A ce titre, les initiatives menées par les communes doivent être largement soutenues. Ainsi, le brevet cycliste dans les écoles doit pouvoir être généralisé, et la Semaine de la mobilité, organisée annuellement du 16 au 22 septembre, doit rester un événement-phare de promotion

des déplacements alternatifs à la voiture. La Région wallonne soutiendra les communes en ce sens.



Union des Villes
et Communes
de Wallonie asbl

