

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

Une signalisation plus lisible et une simplification des **zones de rencontre ou résidentielle**

Trois Plans pour la mobilité wallonne

Retour sur la **Semaine de la Mobilité**

Vélos-cargos. De l'avenir pour les livraisons urbaines ?

Des **marquages luminescents** sur le RAVeL

Coaching mobilité.
Un accompagnement personnalisé en Brabant wallon

Communes pilotes Wallonie cyclable. C'est parti !

Vu/Lu pour vous...

Question de CeM. **Au pilori les coussins ?**

D'ici et d'ailleurs





Un automne pas comme les autres...

C'est l'automne... et celui-ci se déroule dans un contexte bien particulier. Car les problèmes liés à la pandémie sont toujours devant nous. Les statistiques quotidiennes en la matière sont très mauvaises. Si l'activité a repris pendant un certain temps, l'avenir est constellé de doutes et d'interrogations.

Pendant ce temps-là... les acteurs de la mobilité ne chôment pas ! **Un appel à projets, initié dans l'urgence du contexte que nous vivons, a proposé un coup de pouce financier de la Région pour concrétiser des « aménagements temporaires de voiries » favorisant la distanciation ciblé sur la mobilité douce.** Elles sont environ 70 communes à avoir monté, sur les chapeaux de roue, un dossier. Nous en dresserons un topo dans le prochain numéro.

Et ce n'est pas fini. **Aujourd'hui, la Région lance un nouvel appel à projets « Communes pilotes Wallonie cyclable »** dans une certaine continuité de la première initiative de ce type en 2012. Les villes et les communes sont nombreuses à vouloir relever le défi c'est-à-dire, à chercher à inscrire un projet de réseau cyclable sécurisé et attractif sur leur territoire, avec en corollaire la réalisation d'infrastructures à la hauteur des ambitions.

Sans oublier les Plans régionaux qui planifient de nombreux investissements à venir en matière d'infrastructures.

Pour de beaux projets, de belles réalisations qui feront la part belle à la mobilité douce aujourd'hui et demain...

 *La rédaction*



RÉGLEMENTATION ROUTIÈRE

Une signalisation plus lisible et une simplification des **zones de rencontre ou résidentielle**



L'arrêté ministériel de 1976, relatif au placement et aux exigences techniques de la signalisation routière – ou règlement du gestionnaire de la voirie – a été modifié par la Wallonie le 30 juin dernier¹ et est entré en vigueur le 1^{er} septembre. Diverses adaptations y sont prévues. La **nouvelle signalisation commencera à apparaître dès cet automne**. Rappelons que cette compétence a été régionalisée en 2014, suite à la sixième réforme de l'Etat.

Dimensions et placement des signaux

L'arrêté modifie plusieurs articles du code du gestionnaire qui ont trait aux dimensions et au placement des signaux. Il prévoit des conditions d'implantation spécifiques du signal (essentiellement sa hauteur) en fonction de différents cas de figure, et précise la dimension du signal en regard de nouveaux critères. Il indique ce que recouvre le terme « circonstances locales » et formalise la méthode qui permet d'arrondir des distances...

¹ Arrêté ministériel du 30 juin 2020 modifiant l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière et abrogeant la circulaire ministérielle du 23 mai 2011 relative aux zones résidentielles et aux zones de rencontre (M.B. du 25 août 2020).

Utilisation des signaux

L'utilisation du signal A13 – cassis ou dos d'âne – est précisée. Celui-ci vise désormais un « passage où se présentent des inégalités de la chaussée pouvant occasionner des secousses dangereuses aux véhicules ou leur faire perdre la tenue de route ».

Des précisions sont également apportées pour l'utilisation des signaux de priorité (B1, B5, B9 et B17) en fonction de différentes situations.

Couleur des fûts et des supports

L'article qui impose la couleur orange aux fûts et aux supports des signaux de stationnement, est abrogé.

Passage piéton

L'arrêté ne lie plus la longueur du passage piéton à la vitesse pratiquée puisque dorénavant « Les bandes parallèles à l'axe de la chaussée conformément à la planche 5 de l'annexe 4 au présent arrêté ont une largeur et un écartement d'environ 0,50 m ainsi qu'une longueur d'au moins 3 m. »

Création de zones 30

La relation à la fonction de séjour primant, ou subordonnant, la fonction de circulation est supprimée. La condition selon laquelle « L'accès à la zone 30 doit être clairement reconnaissable par l'état des lieux, par

un aménagement ou par les deux. » subsiste. L'arrêté précise que « l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la vitesse. »

Conditions d'instauration des zones de rencontre ou résidentielles

Dorénavant, des aménagements lourds de la voirie définissant un espace de plain-pied, à l'intérieur duquel il n'y a plus de séparation entre les usagers, ne sont plus nécessaires. Avec les nouvelles règles, des marquages au sol ou des bacs de fleurs par exemple suffiront pour indiquer la zone.

Comme pour une zone 30, l'accès à une zone résidentielle ou à une zone de rencontre « doit être clairement reconnaissable par l'état des lieux, par un aménagement ou par les deux ». En outre, « L'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse et l'usage de l'ensemble de la voie publique par les piétons. ».

La circulaire ministérielle du 23 mai 2011 relative aux zones résidentielles et aux zones de rencontre est abrogée, ce qui modifie considérablement les conditions de conception de ce statut de voirie et se rapproche ainsi de la Région de Bruxelles-Capitale et de certains pays voisins.





Signalisation actuelle

Signalisation modifiée

Q Echangeur autoroutier, signalisation modifiée.
Source : wallonie.be

Partage des sites réservés au transport en commun

L'arrêté prévoit une concertation préalable entre le gestionnaire de la voirie et l'exploitant du réseau des services réguliers de transports en commun avant d'autoriser le partage des sites franchissables et des bandes bus avec d'autres usagers.

Nouvelle signalisation pour les échangeurs

Jusqu'à présent, les échangeurs sur les autoroutes ont été numérotés et indiqués par un panneau vert et jaune. Il apparaît que cette indication, qui utilise 2 couleurs complémentaires, le jaune et le vert, réduit sa lisibilité. **Dorénavant, le symbole d'échangeur proposera le symbole, noir et blanc, déjà utilisé dans les pays voisins** (Allemagne, Pays-Bas, France, Luxembourg) accompagné du numéro de la sortie et sera ainsi plus explicite.

Pictogrammes au sol encouragés

« La réglementation peut être indiquée et rappelée par un signal identique ou simplifié reproduit au sol et par un symbole ou pictogramme représenté au sol ». Cette mesure veut inciter à utiliser plus souvent des reproductions de signaux et de pictogrammes rappelant la réglementation, notamment dans les zones dont le périmètre est important (zone bleue, zone à stationnement payant, interdiction de stationnement, emplacement réservé à la livraison ou aux personnes handicapées, espaces partagés...).

Du côté du code de la route : des précisions à propos de la rue scolaire et du vert intégral pour les cyclistes

Début 2019, le Code de la route a élargi le concept de rue scolaire, introduit le vert intégral aux carrefours et la possibilité pour les villes et les communes d'aménager des zones cyclables. Certaines dispositions manquaient de clarté. Le législateur a apporté quelques corrections essentiellement techniques et d'adaptations textuelles, mais aussi au niveau du contenu ¹. Elles sont d'application depuis le 1er octobre.

La version française de la loi du 13 avril 2019 relative à l'accès à la rue scolaire faisait toujours référence à une barrière déplaçable pourvue d'un signal C3, alors que cette mention avait disparu de la version néerlandaise. Dorénavant, la barrière déplaçable est supprimée du texte français. De plus, la phrase « Sauf disposition contraire du gestionnaire de voirie, il est permis de sortir de la rue scolaire avec un véhicule à moteur » est supprimée, et ce, dans les deux langues.

En ce qui concerne le vert intégral pour les cyclistes, le code de la route précise désormais que les feux de signalisation s'appliquent à tous les usagers de la piste cyclable, tels que prévus à l'article 9.1.2. Dans la pratique, une certaine confusion s'était installée à propos du feu vert simultané pour tous les cyclistes, car ils ne sont pas seuls à pouvoir emprunter la piste cyclable. Les conducteurs de cyclomoteurs de classe A et, en fonction du régime de vitesse et des panneaux de signalisation, les conducteurs de cyclomoteurs de classe B et de speed pedelecs y sont également autorisés.

Toujours du côté du Code de la route : Création du concept de « couloir de secours »²

Juste pour info, mais ce point a peu de conséquences sur le travail des acteurs de la mobilité.

Le code vient de s'enrichir d'une nouvelle définition. Dans une file, le « couloir de secours » désigne « l'espace libre entre deux bandes de circulation qui peut être utilisé par les véhicules prioritaires » (Art 2 .70).

Concrètement : « 1° lorsque la voie publique comprend une chaussée composée de deux bandes de circulation, les conducteurs qui circulent sur la bande de gauche serrent à gauche et les conducteurs qui circulent sur la bande de droite serrent à droite de manière à créer entre eux un couloir de secours. 2° lorsque la voie publique comprend une chaussée composée de plus de deux bandes de circulation, les conducteurs qui circulent sur la bande de gauche serrent à gauche et ceux qui circulent sur les autres bandes serrent à droite, de manière à créer un couloir de secours à côté de la bande de gauche. » (Art. 9.8).

Entrée en vigueur depuis le 1er octobre.

¹ Loi du 22 juin 2020 modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, en ce qui concerne la réglementation relative aux piétons et aux cyclistes, (M.B. du 21 septembre 2020).

² Loi du 22 juin 2020 modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique en ce qui concerne l'introduction d'un couloir de secours (M.B. du 21 septembre 2020).



INFRASTRUCTURES

Source : levif.be

Le Plan INFRA 2020-2026

Le Gouvernement wallon a adopté le Plan Infrastructures. Celui-ci définit un cadre budgétaire pour les chantiers à venir, pour un budget de 2 milliards d'euros.

Outre l'entretien des infrastructures du réseau routier régional, les ponts et les tunnels, le Plan affirme sa volonté d'augmenter la mise à disposition d'infrastructures de mobilité douce et collective pour les citoyens.

Trois Plans pour la mobilité wallonne

C'est ainsi qu'il annonce une enveloppe de 150 millions d'euros réservée à la création de sites propres et de voies dédiées aux bus, de gares de correspondances et d'aménagements d'arrêts. Un budget spécifique est prévu pour le bus à haut niveau de service de Charleroi.

Par ailleurs, une enveloppe de 250 millions d'euros est dédiée à la mobilité douce. Concrètement :

- pour le RAVeL (voir ci-dessous), l'accent sera mis sur les liaisons avec les gares ferroviaires et les autres pôles d'activités ;
- des projets d'aménagements cyclables et piétons à démarrer immédiatement ont été identifiés sur les routes régionales et seront complétés au fur et à mesure ;
- les communes pourront bénéficier de moyens supplémentaires pour les aménagements cyclables de leur réseau de voiries via un appel à projets dans le cadre du programme Wallonie Cyclable (voir plus loin dans ce numéro) ;
- des voies express vélo seront développées dans le Brabant wallon vers Bruxelles, dans le cadre du Plan urbain de mobilité de Liège, mais aussi à Charleroi, à Namur et sur l'axe Arlon-Marche.

Un budget important est également consenti pour le transport par voie d'eau, afin que la Wallonie continue à jouer son rôle au cœur du réseau européen du transport de marchandises par voies navigables.

Le Plan précise aussi que des initiatives sont prises pour rendre les marchés publics plus durables, avec des cahiers de charges plus innovants, en augmentant les clauses sociales de manière à favoriser l'accès au travail, par des marchés publics plus efficaces sur le plan économique et en réduisant l'impact environnemental par une meilleure prise en compte du concept d'économie circulaire.

En savoir plus : Plan « Mobilité et Infrastructures pour tous » 2020-2026, www.wallonie.be

Le Plan RAVeL 2020-2024

Pour soutenir la mobilité douce et active et le développement d'une infrastructure adaptée, le Plan RAVeL 2020-2024, porte à 25 millions d'euros par an (budget inclus dans le Plan INFRA) les **investissements destinés à rénover les anciennes voies de chemin de fer (20 millions) et les chemins de halage (5 millions)**. Ce budget est multiplié par 3 par rapport à la précédente législature.

Afin d'étendre le réseau, de supprimer des chaînons manquants et de connecter le RAVeL aux nœuds d'intermodalité, aux lieux de vie et aux régions limitrophes, **la réalisation de 160 kilomètres de nouveaux tronçons et d'une quinzaine d'ouvrages d'art (passerelles...) est programmée**. La réhabilitation d'ouvrages d'art déjà présents sur les anciennes lignes de chemin de fer est aussi au menu. Une centaine de kilomètres de RAVeL et de pré-RAVeL, actuellement empierrés, seront indurés, afin de permettre une utilisation par tous les temps et par tous les types d'usagers, en particulier les cyclistes lors de leurs déplacements au quotidien. Environ 65 kilomètres de revêtement existant seront complètement renouvelés. Il s'agira encore de rénover les marquages et la signalisation de dizaines de carrefours et de créer de nouveaux accès vers les quartiers avoisinants.

La Stratégie Régionale de Mobilité (SRM) – Volet transport de marchandises

Après approbation, en mai 2019, du volet de la Stratégie de la mobilité consacré au transport de personnes, le Gouvernement wallon a adopté le volet relatif au transport des marchandises.

Il s'agit d'une note d'orientation portant sur les différentes politiques à mener en Région Wallonne afin de favoriser le transport multimodal des marchandises. Dans une perspective d'économie durable, l'objectif est de mieux encadrer le transport par route, de renforcer le transport par le rail et par la voie d'eau : des mesures en cohérence avec les objectifs de lutte contre les changements climatiques.

La SRM se base sur la structure de la [vision FAST](#) et s'articule autour de trois pistes de travail :

- La **gouvernance** : avec la mise en place d'un pilotage qui garantisse la conformité des choix par rapport à la vision ;
- La **demande de mobilité** : avec une orientation des choix et des comportements des acteurs par la **sensibilisation**, la **législation** et la **fiscalité** ;
- L'**offre de mobilité** : proposer des infrastructures et des niveaux de services adaptés à l'évolution souhaitée du transport.

La note comprend des objectifs chiffrés. Elle doit encore être traduite dans un plan d'actions. Celui-ci sera élaboré par le SPW-MI en concertation avec les différentes parties prenantes.



Retour sur la **Semaine de la Mobilité**

Comme chaque année dans toute l'Europe, des dizaines de villes et régions se sont mobilisées du 16 au 22 septembre dans le cadre de la **Semaine de la Mobilité**. Cette année encore, de nombreuses actions ont pu être menées avec beaucoup d'imagination et la motivation de ceux qui ont relevé le défi de créer des actions pour leurs citoyens, leurs élèves ou leurs travailleurs...

Comment repenser notre mobilité si les horaires de travail deviennent plus flexibles, si le télétravail continue de prendre de l'ampleur ? Le télétravail était précisément à l'honneur de cette édition ! Des webinaires et autres informations spécifiques ont mis celui-ci en évidence.

Voici un petit kaléidoscope des actions :

- une belle dynamique et un défi relevé avec brio, nous noterons dans la catégorie « **Meilleure Administration/Institution publique** » que les communes de Jurbise, Neupré et Leuze-en-Hainaut





Q Jurbise, ramassage scolaire en calèche. Source : laprovince.be

ont été primées par le Service public de Wallonie, sans oublier le **coup de cœur** pour la Commune de **Andenne** et ses actions originales ;

- le **prix de la Basket d'Or 2020** a été décerné à la Ville de **Namur** pour le meilleur projet d'aménagement piéton grâce à sa passerelle cyclo « l'Enjam-bée », qui relie Jambes et la Corbeille. La Ville de **La Roche-en-Ardenne** sort aussi du lot **pour ses actions à destination des piétons**, 48 communes sont à présent détentrices du label Commune Pédestre ;
- le **challenge vélo-actif** et ses 53.321 km pédalés par des particuliers et son défi entreprises ;
- les **informations pour des publics spécifiques** : des outils en ligne et des conseils pour lancer un Pé-dibus dans une école, des informations et des vidéos d'explications sur le transport de marchandises ...

C'était également l'heure de montrer les plus-values d'une non-mobilité : nos déplacements sont-ils tous nécessaires ? L'espace public ne pourrait-il être mieux utilisé si l'usage de la voiture allait en diminuant, comme cela a été le cas pendant le confinement ?

Bien que la situation soit inédite, ce fut quand même une toute belle édition.

🔗 En savoir plus : semaine.mobilite@spw.wallonie.be,
<http://mobilite.wallonie.be>





 **VÉLOS-CARGO**

De l'avenir pour **les livraisons urbaines ?**



Le code de la route a subi une petite mise à jour afin de permettre des expériences pilotes de livraisons avec des vélos-cargo ! Ainsi, dans ce cadre précis, les remorques peuvent avoir une largeur de 1,2 mètre, alors que pour d'autres usages, une largeur d'1 mètre constitue le maximum¹.

¹ Arrêté royal du 16 juin 2020 modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique en ce qui concerne les remorques tirées par des bicyclettes dans le cadre de projets-pilotes pour le transport de marchandises (M.B. du 31/07/2020).

La société coopérative Urbike, start-up bruxelloise de livraison de marchandises à vélo ancrée dans l'économie sociale, a été créée en 2018. Soutenue par la Région de Bruxelles-Capitale, elle a initié le projet « BCKlet » afin de tester durant deux années une solution de distribution basée sur le principe de la conteneurisation intelligente des marchandises. Cette solution est expérimentée sur quatre types de flux : la livraison de paquets, la pharmaceutique, la distribution et les soins de santé. Le but est de prouver la rentabilité des livraisons de marchandises légères à vélo en zone urbaine.

Urbike propose ainsi une alternative à l'utilisation de camionnettes et de camions légers avec des vélos-remorques adaptés au transport de marchandises, avec un objectif d'amélioration de la qualité de l'air et de vie en ville. En outre, l'entreprise veut montrer que, dans un modèle coopératif florissant, l'économie de plateformes digitales (dont Uber et Airbnb sont des exemples connus) peut aussi être couplée à de bonnes conditions de travail pour ses livreurs-coopérateurs.

La coopérative a convaincu quelques grandes enseignes du modèle qu'elle propose pour le transport de colis, que ce soit sur des europalettes ou dans des conteneurs, pour les derniers kilomètres. Citons : bpost, CSD (soins médicaux et services à domicile), Decathlon, Delhaize, la librairie Filigranes ou encore Multipharma. bpost dispose ainsi actuellement de quatre remorques conteneurs livrées par Urbike, dans le cadre d'une expérience-pilote menée à Bruxelles. Selon sa porte-parole, l'opération fonctionne très bien, et des nouveaux conteneurs vont entrer en service.

Un an après son lancement officiel, Urbike annonce avoir transporté 170 tonnes de marchandises. Ses coursiers – une vingtaine – ont parcouru 50 000 km.

Mais pourquoi apporter une modification au code de la route à des fins de projets pilotes ? Urbike utilise le modèle de vélo « Bicylift », adapté au transport de palettes « EUR » (standard européen – 120 x 80 cm) avantageux au niveau logistique. Ce vélo-cargo de 1,13 m de large permet de transporter jusqu'à 200 kilos de marchandises à l'aide de vélos électriques, dont les batteries de 3 kg, remplaçables en cours de route, offrent une autonomie de quelque 50 km.

Compte tenu de la limitation de largeur à 1 m, initialement fixée dans le code de la route, la société bénéficiait d'une autorisation de la part de la Région de Bruxelles-Capitale permettant l'usage de remorques vélo jusque 1,2 m de large, exclusivement dans le cadre de projets-pilotes de transport de marchandises à vélo, et pour une durée limitée. C'est dans cette perspective que le Gouvernement fédéral a adopté un arrêté royal permettant d'étendre aisément les projets de logistique urbaine à vélo en Wallonie et en Flandre.

 En savoir plus : urbike.be

« Cairgo Bike » : un projet pilote bruxellois pour promouvoir le vélo-cargo et améliorer la qualité de l'air

L'objectif est d'encourager à utiliser un vélo plutôt qu'une voiture ou une camionnette pour transporter les enfants, les courses, des marchandises, des outils...

La coordination de ce projet est confiée à Bruxelles Mobilité, qui collabore avec Bruxelles Environnement, Bruxelles Économie et Emploi et la VUB. Grâce à différentes initiatives, ce projet ambitionne de convertir particuliers et professionnels à l'utilisation du vélo-cargo.

Plusieurs partenaires vont apporter leur propre expertise. Pro Velo et Urbike prêteront des vélos-cargo, organiseront des achats groupés, de la promotion et des formations aux utilisateur-trice-s. Cambio mettra en service des vélos-cargo partagés en complément de sa flotte et Remarquable fournira un service de prêt de remorques pour vélos. BePark et parking.brussels aménageront des places de stationnement pour les vélos-cargo, Bruxelles environnement mesurera l'impact sur l'exposition à la pollution atmosphérique et la VUB évaluera les résultats.



 Source : mobilité-mobilité.brussels

Le projet Cairgo Bike a été sélectionné par le programme européen UIA (Urban Innovative Actions) de la Commission européenne et bénéficie de fonds FEDER.

 En savoir plus : mobilité-mobilité.brussels/fr/bruxelles-mise-sur-les-velos-cargo-pour-ameliorer-la-qualite-de-lair

Un projet pilote de marquages luminescents

Sur une petite portion du RAVeL 142 qui relie Namur à Jodoigne (1,3 km entre Saint Marc et le hameau de Frizet), une peinture luminescente a été appliquée, recouvrant les marquages au sol. L'objectif de ce chantier expérimental est d'aider les usagers à se déplacer dans l'obscurité via un guidage visuel.

Le principe est simple. La peinture appliquée contient des pigments qui réémettent de façon continue la lumière venant des ultraviolets du soleil. En lumière du jour, la couleur du marquage est simplement légèrement verdâtre. Lorsque l'obscurité arrive, la réémission de lumière par les pigments se poursuit et le marquage apparaît alors de manière lumineuse et verte.

Le site choisi pour cette phase test traverse un sous-bois. En effet, pour fonctionner, il faut qu'il n'y ait aucune source importante de lumière extérieure. L'éclairage public et des phares de voitures ne peuvent concurrencer la lumière émise par les marquages.

Le procédé est bien sûr moins cher que l'installation de lampadaires, mais l'impact lumineux est limité. Il crée un balisage visuel, mais ne permet pas une sécurisation totale en créant une quantité de lumière qui rendrait visibles les autres usagers.

C'est la première fois que ce produit est appliqué hors de France. La proposition vient du producteur de peinture luminescente Olikrom, qui a fourni le produit de marquage. L'application a été faite dans le cadre d'un bail d'entretien du district de Bouge. Le coût est donc nul pour la Région wallonne.

Il s'agit d'un chantier expérimental. L'objectif est d'évaluer le comportement du produit dans le temps, d'un point de vue technique et pratique et d'évaluer son impact auprès des usagers. Si l'expérience se révèle concluante, elle pourrait être généralisée. Pour que ce produit de marquage puisse être appliqué sur l'ensemble du réseau SPW, il devra être homologué, ce qui signifie qu'il devra satisfaire un test de durabilité d'au moins une année sur un site routier spécifique (à Baillonville). Il y sera appliqué en 2021. Si les tests sont concluants, l'homologation pourrait avoir lieu d'ici deux ans.

✉ Contact : Gauthier MICHAUX, gauthier.michaux@spw.wallonie.be



“ Réinventez votre mobilité ”

✓ Un coaching personnalisé

✓ Un test gratuit de mobilité alternative

PLUS D'INFO :
 brabantwallon.be/mobibw
 010 23 62 93

MOBI BW

Pro Velo TEC B S Alliance Centre BW cci inbw

Comment aider l'utilisateur à franchir le pas vers un transfert modal ? L'accompagnement individualisé peut être une piste. La Province du Brabant wallon s'est engagée dans ce type d'initiative. Ainsi, des habitants ou des travailleurs de la province, candidats au changement, peuvent être pris par la main, afin d'expérimenter un autre mode de transport que la voiture, qui réponde bien à leurs besoins. Si le confinement a quelque peu retardé le démarrage de cette initiative prévue au printemps, cette fois, c'est parti !

🔗 En savoir plus : www.brabantwallon.be/bw/vivre-se-divertir/mobilite/mobibw

📁 COACHING MOBILITÉ

Un accompagnement personnalisé en Brabant wallon

Pratiquement, la demande du candidat fait l'objet d'une analyse, afin de s'assurer, au préalable, que des solutions existent, c'est-à-dire que l'offre en transport en commun ou que les infrastructures cyclables existantes permettent des alternatives réelles en regard de ses attentes. La Province offre gratuitement le test du mode alternatif (vélo électrique, vélo cargo, trottinette, bus, train) grâce à un partenariat avec Pro Velo, le TEC et la SNCB.

Si la réponse est positive, durant quatre semaines, la Province accompagne la personne, écoute ses besoins, ajuste les propositions. Un monitoring hebdomadaire recueille diverses informations. Un questionnaire d'enquête clôture les quatre semaines de test et, une année plus tard, le candidat sera recontacté afin de savoir comment ont évolué ses comportements de déplacement.

L'objectif visé ? Accompagner une centaine de personnes dans leurs déplacements domicile-travail. Au terme de cette expérience, un bilan sera établi. Combien de candidats ont réellement viré de bord ? Qui sont-ils ? Quel est leur profil ? Quelles sont les difficultés rencontrées pour proposer une offre pertinente ? Quels sont les freins exprimés ? L'enjeu est aussi de pointer les obstacles rencontrés et de tenter d'orienter ensuite les politiques mobilité en vue d'une réponse globale : en croisant les besoins exprimés en matière de transport avec la pertinence des infrastructures, des équipements et des dessertes existantes.

Une campagne d'information a été déployée via divers médias, mais la Province noue aussi des contacts directs avec les parcs d'activités économiques, intéressés par ce type de démarche.

Résultats à suivre...



APPEL À PROJETS

Communes pilotes Wallonie Cyclable 2020 : c'est parti !



Q Source : depositphotos

Le Gouvernement wallon a affecté un budget de 40 millions d'euros au financement de projets cyclables pour les communes qui seront sélectionnées dans le cadre de l'appel à projets « Communes pilotes Wallonie cyclable ». Ces villes et communes contribueront ainsi à atteindre les objectifs de la Déclaration de politique régionale en matière de développement du vélo utilitaire : doubler son usage d'ici 2024 et le multiplier par cinq d'ici 2030, conformément à la Vision FAST – Mobilité 2030.

Petit zoom sur le contenu de cet appel à projet.

La Région veut soutenir des villes et des communes volontaristes, qui présentent un véritable potentiel de développement du vélo au quotidien et sont désireuses de créer sur leur territoire les conditions propices à cette pratique.

Voici les critères repris dans l'appel à projets. Nous ne les commenterons pas dans cet article mais des informations complémentaires sont disponibles précisant davantage ce qu'ils recouvrent :

- Des cheminements cyclables continus et directs, qui offrent un avantage concurrentiel par rapport aux itinéraires conçus pour le trafic automobile, ou qui, à tout le moins, ne pénalisent pas le cycliste ;
- Des liaisons vers les pôles locaux d'activités et/ou entre les zones d'habitat (villages, quartiers) ;
- Des infrastructures cyclables sûres et adaptées au contexte (pistes cyclables séparées quand la charge de trafic et les vitesses pratiquées le justifient, respect des recommandations du SPW en matière d'aménagements cyclables...) ;
- Une intégration systématique des critères cyclables pour tout aménagement ou rénovation de voirie, depuis la conception jusqu'à l'exécution ;

- **Des limitations de vitesse réellement respectées** (via des contrôles radars par exemple) **et adaptées localement** (zones 30, réduction des vitesses sur certaines voiries faisant partie d'un itinéraire cyclable à développer en priorité...);
- **Une offre de stationnement vélo sécurisée** et suffisante aux endroits stratégiques ;
- **Une réelle intermodalité avec les transports en commun** (notamment via une offre de stationnement de qualité au niveau des nœuds intermodaux).

La circulaire jointe à l'appel à projets indique que les aménagements suivants sont éligibles :

- Chemin réservé (F99) ;
- Piste cyclable séparée (D7 et D9 et D10) ;
- Piste cyclable marquée ;
- Rue cyclable ;
- Bande cyclable suggérée ;
- Aménagements permettant de diminuer la vitesse en faveur des vélos dans les centres-villes ou de village ;

- Petits travaux d'améliorations du confort (notamment l'abaissement d'une bordure) ;
- Signalisation verticale pour les cyclistes (ex : panneaux type SUL, tourne à droite au feu, impasse débouchante F45b, panneaux directionnels, ...) ;
- Stationnement vélo sécurisé ou non.

Par contre, la création de zones 30 et de zones résidentielles et de rencontre ne pourra bénéficier de la subvention.

Le budget total est de 40 millions d'euros sur une période de 2 ans. Le montant maximal de la subvention est déterminé sur base du nombre d'habitants au 1^{er} janvier 2020 :

- > 80.000 habitants, maximum à 1.700.000 €
- Entre 30.000 et 79.999 habitants, maximum 1.200.000 €
- Entre 20.000 et 29.999 habitants, maximum 750.000 €
- Entre 15.000 et 19.999 habitants, maximum 500.000 €
- Entre 6500 et 14.999 habitants, maximum 300.000 €
- < 6.500 habitants, maximum 150.000 €



Workshop Communes pilotes Wallonie cyclable

Le Réseau des Conseillers en Mobilité (CeM) vous propose une (in)formation à distance pour donner aux Conseillers en mobilité et aux gestionnaires de voirie l'occasion de faire le point sur des thématiques qui les concernent dans le cadre de l'appel à projets « Communes pilotes Wallonie cyclable ». Près de 90 minutes d'exposés abordent le cadre légal de l'appel à candidature et quelques aspects plus techniques en lien avec les aménagements proprement dits sont abordés au fil des capsules vidéos :

- Introduction – Philippe Henry, Ministre wallon du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité
- Compréhension générale de la circulaire – Loïc Calicis, SPW Mobilité et Infrastructures, Direction de la Planification de la Mobilité
- Mon aménagement est-il éligible ? – Camille Cotteels, SPW Mobilité et Infrastructures, Direction des Espaces publics subsidiés
- Comment élaborer un réseau cyclable ? – François Vander Linden, Bureau d'Etudes ICEDD
- La boîte à outils pour la conception d'aménagements – Isabelle Dullaert, SPW Mobilité et Infrastructures, Direction des Déplacements doux et de la Sécurité des aménagements de voiries.

Frequently Asked Questions (FAQ)

Pour s'assurer de la bonne compréhension de la circulaire, Le SPW a mis en place une Foire aux questions de l'appel à projets "Communes pilotes Wallonie cyclable".



Pour autant que les dossiers de candidature répondent aux critères d'évaluation, **un minimum de trois villes ou communes sera sélectionné pour chacune des catégories d'enveloppes budgétaires précitées**. Le taux d'intervention de la Région wallonne s'élèvera à 80 % des travaux subsidiables, le financement complémentaire sera apporté par la ville ou la commune. **La subvention couvrira essentiellement des dépenses en matière d'infrastructures**, et ce, **sur le domaine communal**. Les aménagements d'abords de voirie régionale ne sont pas pris en considération, hormis d'éventuels raccordements ou liens avec les traversées de voiries régionales.

L'ensemble des modalités relatives à cet appel à projet et les obligations liées à la sélection de la commune sont détaillés dans la circulaire.

Dans un premier temps, les communes intéressées ont été invitées à renvoyer un formulaire de manifestation d'intérêt pour le 31 octobre. **Les dossiers de candidatures sont attendus pour le 31 décembre**.

Voilà qui va générer une fructueuse agitation dans de nombreuses communes ! Résultats concrets en termes d'aménagements réalisés attendus au plus tard en 2024.

En savoir plus : <http://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/une-administration/appel-a-projets.html>

Contact : wallonie.cyclable@spw.wallonie.be

VU/LU POUR VOUS

Pédibus. A pied. A l'école ! Guide de démarrage, Brochure téléchargeable : mobilite.wallonie.be/files/emsr/pedibus_guide_2020.pdf.

Ce guide ludique et pratique de 44 pages a été réalisé par les asbl Empreintes et Tous à pied. Il a pour objectif d'éclaircir toutes les zones d'ombre qui pourraient freiner la mise en place de ce type de démarche dans une école. La Wallonie annonce aussi la mise à disposition imminente d'outils afin de faciliter la création de pédibus.

✉ emsr@spw.wallonie.be



Parler des usages pour comprendre la pratique des territoires, Quatre podcasts sur le thème du vélo, bureau d'études 6t.

Quatre épisodes d'une durée de 15 à 20 minutes discutent du concept de « culture vélo », explorent les opportunités offertes par les nouveaux vélos électriques rapides ou speed pedelecs, analysent le lien entre pistes cyclables et pratique du vélo en Europe, et terminent par un voyage sonore vers les villes cyclables suisses. Une manière différente et très intéressante d'entrer dans ces thématiques en lien direct avec le métier de Conseiller en mobilité et l'appel à projets Wallonie cyclable !

🔊 [6-t.co/podcast -le-velo-ca-roule-sans-piste/](https://6-t.co/podcast-le-velo-ca-roule-sans-piste/)
[6-t.co/podcast -need-for-speedelec/](https://6-t.co/podcast-need-for-speedelec/)
[6-t.co/podcast -jeux-de-piste/](https://6-t.co/podcast-jeux-de-piste/)
6-t.co/podcast-la-petite-reine-suisse-parle-t-elle-allemand/



Au pilori les coussins ?

La plupart des gestionnaires de voirie les appellent « coussins berlinois » : une terminologie bien ancrée dans le vécu de chacun et qui trouve son origine... à Berlin bien sûr. Pas de surprise de ce côté. Toutefois, et c'est bon à savoir, la circulaire belge y relative n'a pas retenu l'adjectif « berlinois » et parle uniquement du « coussin ». Autant s'y tenir...

La CeM de La Louvière s'interroge sur l'impact sonore et sur les vibrations créées suite à la pose de coussins. Voici une synthèse des avis d'autres CeM confrontés à des situations similaires, en regard de la réglementation.

Entre limitation de vitesse et vitesse pratiquée...

La circulaire belge impose de ne pas placer de coussin lorsque la limitation de vitesse est supérieure à 50 km/h. Si, malgré cette limitation, la configuration de la voirie encourage des vitesses plus élevées, la présence du coussin va amener certains conducteurs de véhicules légers à un freinage intempestif suivi d'une accélération, engendrant bruit et vibrations particulièrement désagréables, voire dommageables, pour les riverains. Quant aux poids lourds, 4X4... ceux-ci le franchissent (trop) facilement, quasiment sans réduire leur vitesse. Ce dispositif convient donc, dans certaines conditions, sur les itinéraires des transports en commun, mais en limite l'impact pour les autres gros véhicules.

La conception du coussin

La circulaire fixe une série de règles qui déterminent les modalités de placement du coussin sur la voie publique ainsi que sa conception technique et sa mise en œuvre. Ces conditions sont également déterminantes quant au bruit et aux vibrations qui seront générés par le dispositif à proximité de celui-ci.

Quel matériau ?

Les coussins sont généralement soit préfabriqués, en caoutchouc, ou en béton. Ces derniers sont plus chers, mais plus efficaces, plus silencieux et plus durables.

L'environnement bâti

C'est là où... le placement de coussins afin de protéger les riverains des vitesses trop élevées compromet dans différents cas son acceptation par ces derniers. Il arrive assez souvent que des dispositifs de ce type finissent par être enlevés ou déplacés.

Qu'en pensent les CeM ?

Les CeM se disent régulièrement confrontés à des plaintes de riverains en cas de placement de coussins. Plusieurs d'entre eux ont décidé de ne plus en installer en zone urbanisée. Ils se tournent alors vers d'autres dispositifs, tels que le ralentisseur de trafic (toutefois interdit sur les itinéraires des transports en commun), des chicanes créées par exemple en alternant les zones de stationnement d'un côté puis de l'autre, des rétrécissements avec priorité de passage... Ils proposent également de coupler deux dispositifs : en plaçant le coussin à hauteur d'un rétrécissement d'un côté de la



Q Assesse, dispositif ralentisseur. Source : ICEDD

chaussée, avec un potelet sur chaque bord de trottoir afin d'éviter que certains automobilistes franchissent le trottoir pour éviter le coussin.

Pour résumer, quand placer un coussin ?

Outre les directives de la circulaire fédérale, on tiendra compte dans la réflexion du contexte local du placement : environnement idéalement non bâti ou diffus (cas toutefois assez peu fréquent de placement de coussins...) et différentiel de vitesse réduit : avant, pendant et après le franchissement de l'obstacle. Il convient donc de mettre en place les conditions d'une circulation fluide, gardant une vitesse à peu près constante. Et si le coussin est prévu en zone d'agglomération, il a aussi – voire davantage – de sens dans une zone 30. Le bruit local peut être augmenté en cas de conduite agressive. Quant aux vibrations, celles-ci sont directement fonction de la nature du sol.

En effet, le différentiel de vitesse a un impact non négligeable sur les nuisances sonores. A cela s'ajoutent les nuisances dues au franchissement de l'obstacle.

Le CRR estime que le différentiel de vitesse mesuré avant placement du dispositif ne devrait pas être supérieur de 25 km/h à celui mesuré au droit de son franchissement. Il faut également tenir compte de l'espacement entre dispositifs.

Si des points d'attention et des recommandations peuvent être formulés (la littérature en propose), chaque situation est spécifique. Et ralentir la vitesse des véhicules reste délicat, car même si aujourd'hui nous disposons déjà de quelques décennies d'expérience, les solutions existantes comportent toutes des avantages mais aussi des inconvénients, et la boucle n'est toujours pas fermée.

[En savoir plus : Securothèque > Dispositifs ralentisseurs > les coussins](#)

Cematheque 42. Une circulation apaisée dans les villes et les villages. Quelle stratégie ? Quels outils ? Icedd pour le compte du SPW, juin 2016



Une consultation citoyenne en préalable aux prochains Etats généraux wallons de la Sécurité routière

Le 1^{er} décembre se tiendront les États généraux de la Sécurité routière, initiés par la Ministre wallonne de la Sécurité routière. En amont de cet événement, la Ministre et l'AWSR ont invité les Wallons à partager leur avis, en répondant à un questionnaire. Sur base des réponses communiquées, un groupe d'experts de la sécurité routière émettra une série de recommandations. Celles-ci seront présentées à la Ministre qui pourra s'en inspirer afin d'établir un plan d'actions.

Contact : info@awsr.be, www.awsr.be/consultation-citoyenne



Bruxelles Ville 30 au 1er janvier 2021

Si, profitant du contexte de déconfinement, une vaste zone de rencontre a couvert une grande partie du pentagone bruxellois, le concept de Bruxelles Ville 30 vise aujourd'hui le périmètre des 19 communes de la Région. Ainsi, le 30 km/h devient la règle, et le 50km/h ou le 70 km/h, autorisés sur les axes structurants, devient l'exception. Aujourd'hui, environ 60 % de l'ensemble du réseau est déjà en zone 30. Au 1er janvier, cela concernera 85 % des voiries. Des panneaux annonçant le nouveau régime de vitesse global seront installés aux entrées de la Région pour le 31 décembre 2020 avec l'indication « En vigueur à partir du 1^{er} janvier 2021 ».

En savoir plus : mobilite-mobiliteit.brussels/fr/ville30





D'ICI ET D'AILLEURS



MoveSafe : C'est une appli qui affiche le taux d'occupation des wagons de la SNCB de gare à gare

Elle est disponible depuis le 9 septembre, mais est actuellement soumise à des tests. Elle affiche graphiquement, de gare en gare, comment le taux d'occupation des wagons évolue, tant pour les places assises que pour les places debout. Ce taux d'occupation est déterminé par les accompagnateurs de train, via une appli spéciale transmettant des mises à jour en temps réel entre les gares. Dans le backoffice, les données en temps réel sont complétées par des informations historiques et intégrées à un modèle prévisionnel, supporté par l'intelligence artificielle.

En cette période de Covid, MoveSafe est avant tout utile pour permettre aux voyageurs de rester le plus possible à bonne distance les uns des autres. Mais après la crise, la SNCB maintiendra cette fonctionnalité pour l'incorporer à la nouvelle appli SNCB National.



Quand les sociétés de transport en commun s'unissent dans une campagne de communication

Les 4 sociétés de transport public belges, la SNCB, la STIB, De Lijn et le TEC, ont créé une campagne nationale pour rappeler les attraits des transports en commun et pourquoi c'est une bonne habitude à (re)prendre. Elles ont notamment axé leur message sur le plaisir de prendre du temps... pour soi, pour lire un bon livre, pour écouter sa musique préférée, pour travailler ou pour donner libre cours à sa créativité.





 Editeur :

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

Mobilité et Infrastructures

Boulevard du Nord 8, 5000 Namur

<http://mobilite.wallonie.be>

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

Éditeur responsable : Ir Etienne WILLAME

ISSN : 2033-4680

 Contact :

SPW – DIRECTION DE LA PLANIFICATION DE LA MOBILITÉ

Boulevard du Nord, 8, 5000 Namur

Réseau des Conseillers en mobilité (CeM)

reseau-cem@spw.wallonie.be

cem.mobilite.wallonie.be

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

 Conception, rédaction et coordination :

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

 Photo de couverture : Passerelle sur le RAVeL de Chênée © Urbanisme - Ville de Liège