

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

Métiers de la mobilité – **cheffe de programme Mobipôle**

Zones de basses émissions – Où en est la Wallonie

Covoiturage, we need you !

Prêt d'**analyseurs de trafic** aux communes

Signalisation de chantier, un nouvel arrêté !

Prime wallonne à l'achat de vélos

Wallonie Cyclable : 116 communes sélectionnées !

Elus, administration, enseignants, élèves... **ça bouge à Hannut !**

À Louvain-la-Neuve, le Projet NAVAJO : pour tester de nouveaux moyens de mobilité

Question de CeM : **Zone 30 ou Ville 30 ? Quelle différence ?**

Vu / Lu pour vous

D'ici et d'ailleurs





MÉTIER DE LA MOBILITÉ

AU SPW MI, je suis ... **Cheffe de programme Mobipôles !**

Le Mobipôle est un lieu de rencontre de différentes offres et infrastructures de mobilité. Il peut prendre plusieurs formes, il est dimensionné selon la situation et le contexte local. Il y en aura donc de différents types ! Son but est de donner envie d'avoir recours aux modes de déplacement responsables et de faciliter la multimodalité. Il est au centre de la Stratégie régionale de mobilité.

Ce lieu de rencontre s'adresse aussi bien aux adeptes de la mobilité individuelle (vélo, moto, trottinette, voiture partagée, taxi, vélo-cargo, etc.) qu'à ceux de la mobilité collective (autocar, autobus, tram, métro, train, co-voiturage, etc.), qu'à ceux qui recourent aux deux.

La vision wallonne en la matière peut être résumée comme suit : en 2030, chaque commune de Wallonie disposera d'un Mobipôle, lieu de rencontre de toutes les mobilités.

Ma mission est d'implémenter progressivement, en collaboration avec les équipes de l'Autorité organisatrice du transport et du Département de la Stratégie et de la Planification de la mobilité ainsi qu'avec les acteurs locaux, les 3 phases de développement des Mobipôles ; je travaille bien sûr dans le cadre fixé par la Stratégie régionale de mobilité, le plan wallon de transition et l'arrêté du Gouvernement wallon pour le financement de Mobipôles pilotes par la Sofico.

La deuxième phase consistera en la réalisation de plusieurs dizaines de Mobipôles.

Le programme Mobipôles englobe donc plusieurs projets en cours d'élaboration et occupera encore la Wallonie pendant plusieurs années. Un projet d'avenir qui concerne tous les wallons et toutes les wallonnes.

Zones de basses émissions

Où en est-on en Wallonie ?



Source : lacapitale.sudinfo.be

Afin d'améliorer la qualité de l'air, le Parlement wallon a adopté en janvier 2019 un décret relatif à la lutte contre la pollution atmosphérique liée à la circulation des véhicules. Ce décret prévoit l'interdiction progressive des véhicules les plus polluants à partir de 2023 sur tout le territoire wallon et la possibilité pour les communes d'instaurer des zones basses émissions (ZBE) sur leur territoire dès 2020. Une étude prospective de l'ISSEP livre quelques conclusions intéressantes.

À l'intérieur d'une ZBE, l'accès aux véhicules les plus polluants est progressivement interdit en fonction du type de motorisation (moteur diesel, moteur à essence,...) et de la norme européenne d'émissions (règlement de l'Union européenne qui fixe les limites maximales de rejets polluants pour les

véhicules roulants neufs). Le calendrier wallon des interdictions progressives est disponible sur un site dédié ¹.

Dans cette perspective, et dans le cadre du plan Environnement-Santé de la Wallonie, l'ISSEP ² a été chargé d'estimer l'impact environnemental de l'instauration de zones basses émissions communales en combinant des mesures de concentrations en polluants in situ avec une modélisation de la qualité de l'air à l'échelle communale. Namur et Eupen ont été villes pilotes pour cette étude dont le rapport est aujourd'hui finalisé et accessible à tous (cfr En savoir plus en fin d'article). En voici les principaux éléments et conclusions.

Concrètement, à l'aide du modèle ATMO-Street, une cartographie à haute résolution spatiale (10 mètres) de la qualité de l'air à Namur et à Eupen a été établie. Elle présente les concentrations actuelles

¹ <https://www.walloniebassesemissions.be/fr/>

² ISSEP: Institut scientifique de Service public : Surveillance de l'environnement, prévention des risques et nuisances, recherches scientifiques et laboratoire de référence pour la Wallonie.

en dioxyde d'azote (NO₂), en particules fines (PM10 et PM2.5) et en carbone noir ou carbone suie (en anglais black carbon, BC) ainsi que les projections de l'impact d'une ZBE sur les niveaux de pollution. Ces projections tiennent compte des réductions des émissions polluantes des véhicules attendues, des interdictions progressives de circulation des véhicules les plus polluants prévues dans le décret. Les projections réalisées avec le même modèle sont disponibles sur le site internet Wallonair.be via la tuile du menu cartographique « Modélisations ».

À Namur, les résultats montrent que la population est exposée, en plusieurs endroits, à des niveaux de pollution élevés qui ne respectent pas les valeurs limites fixées par l'Union européenne. En termes de NO₂, les dépassements de la valeur limite de 40 µg/m³ pour la moyenne annuelle concernent surtout des routes régionales, des pénétrantes qui desservent la ville, ainsi que la ceinture autour de la Corbeille, mais aussi des rues du centre-ville, de taille plus modeste.

À Eupen, les concentrations ne sont réellement critiques qu'en périphérie, aux heures de pointe du matin et du soir.

Mais pour l'une comme pour l'autre de ces deux villes, les projections du modèle avec instauration d'une zone de basses émissions présentent des résultats mitigés, ne justifiant pas la création d'une ZBE. Les réductions attendues sont faibles pour deux polluants pour lesquels il existe des normes à respecter : le NO₂ (jusqu'à 26% de réduction en 2025) et les particules fines (pas plus de 10% de diminution en 2025).

Par contre, l'instauration d'une zone de basses émissions communale aurait un impact important sur les concentrations d'un polluant pour lequel il n'existe pas encore de norme, à savoir le carbone noir, étroitement lié au trafic routier. À Namur, les diminutions de concentrations pourraient atteindre 60% d'ici 2025 par rapport aux niveaux de 2018.

À Eupen, l'instauration d'une zone de basses émissions communale n'est pas pertinente, en raison de la taille de l'agglomération. Un plan de circulation, adapté aux heures de pointe, est préférable. À Namur, diverses mesures sont prises à l'heure actuelle, notamment pour limiter la circulation et rendre davantage la ville aux piétons et aux cyclistes.

L'étude apporte donc une réponse nuancée quant à la pertinence d'instaurer des zones de basses émissions communales. Une certaine taille critique d'agglomération est nécessaire. Des mesures, comme la mise en place de quartiers apaisés, de zones résidentielles et de rencontre, favorables aux modes actifs, ont un rôle à jouer pour améliorer la qualité de l'air. Rappelons que le décret du Gouvernement wallon prévoit l'interdiction progressive des véhicules les plus polluants à l'échelle régionale à partir de 2023.

 En savoir plus : [Zones basses émissions en Wallonie – wallonair.be](https://www.wallonair.be)

[Décret relatif à la lutte contre la pollution atmosphérique liée à la circulation des véhicules – wallex.wallonie.be](#)

[CeMaphore 147 – mobilite.wallonie.be](#)

[Les mesures en faveur de la qualité de l'air en Wallonie – walloniebassesemissions.be](#)



MOBILITÉ PARTAGÉE

Covoiturage, we need you !

Dans l'idée de favoriser la pratique du covoiturage, la Wallonie développe un réseau de parkings. Qu'ils soient publics ou privés, l'intention est de mutualiser davantage de parkings existants. Le SPW Mobilité et Infrastructures poursuit et amplifie ce projet régional. Une mission d'accompagnement a été lancée.

Selon la Stratégie Régionale de Mobilité (SRM), compte tenu de l'importance de la part modale de la voiture, l'augmentation de leur taux de remplissage constitue la mesure qui présente l'effet levier le plus intéressant. L'ambition est d'amener la charge moyenne de 1,3 à 1,8 (soit 4 déplacements sur 5 s'effectuent avec 2 passagers). Ceci passera notamment par le covoiturage (via une plateforme, des parkings et des bandes de circulation dédiés) et d'autres modalités de partage de voitures. Cela contribuera à tendre vers une mise en conformité par rapport aux objectifs du Décret « climat » de 2016 : soit une réduction globale des gaz à effet de serre de 80 à 95% d'ici 2050.

Cette mission d'accompagnement vise à...

- assurer la mutualisation des parkings ;
- optimiser l'usage des surfaces urbanisées (l'espace dévolu au stationnement) ;
- développer des partenariats publics-privés au travers de solutions très opérationnelles de conventions souples.

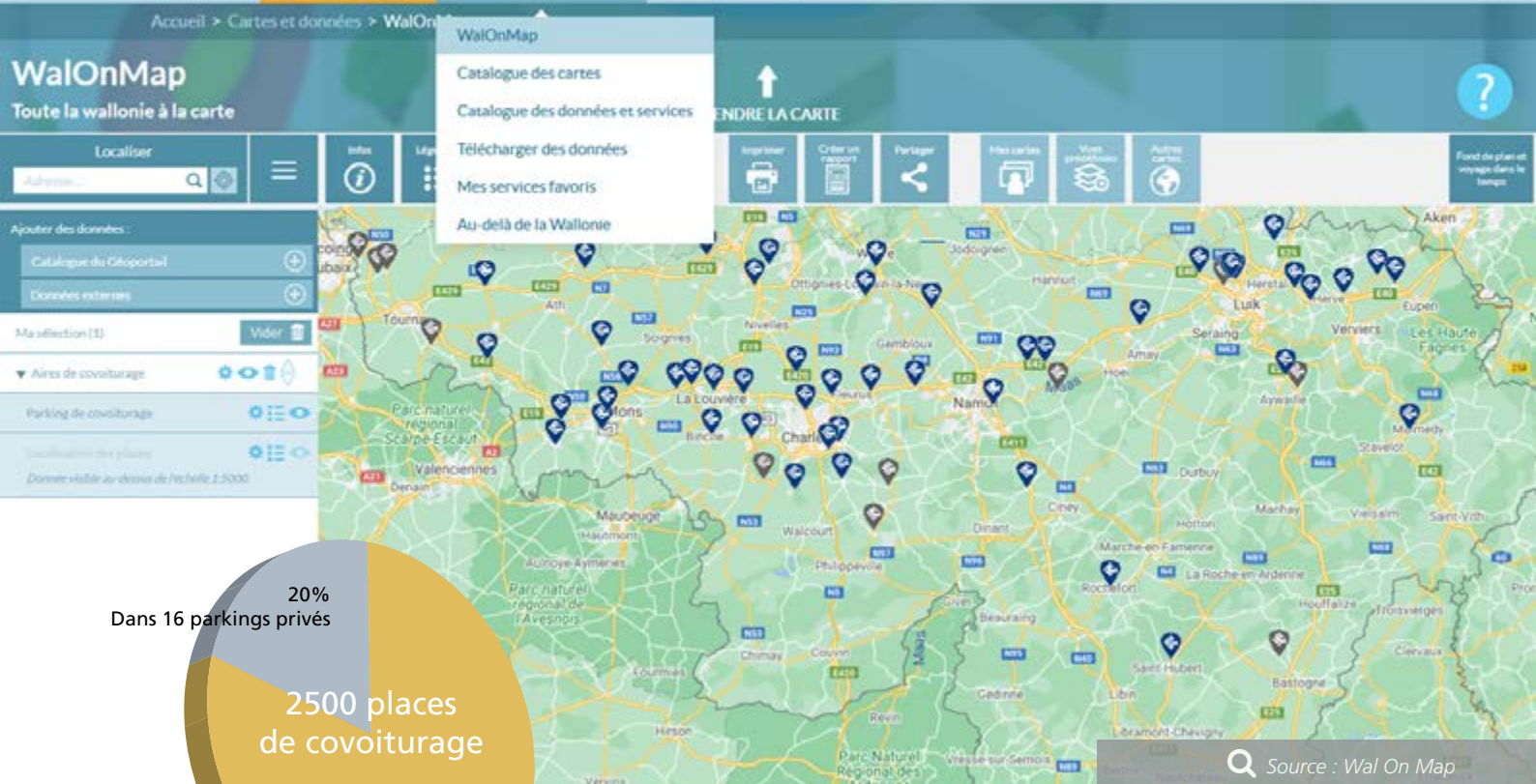
Cette mission n'a pas pour objectif...

- de construire de nouveaux parkings en surface ou en ouvrage ;
- d'investir autour d'infrastructures lourdes.

En parallèle avec la rencontre des premiers acteurs (des opérateurs commerciaux privés), le SPW MI est à la recherche d'informations pour étendre le réseau. Afin de focaliser la mission sur les lieux où il y a de la demande et où le potentiel est important, il invite les CeM et plus largement les communes à partager toute information sur les projets qui seraient dans les cartons des divers opérateurs.

Quels sont les parkings publics ou privés qu'il serait intéressant de mutualiser sur votre territoire ?





Source : Espaces Mobilites

Pour aider à cibler les sites potentiels, voici une liste des critères prioritaires :

- une localisation à proximité immédiate des accès autoroutiers ou des routes régionales principales, à moins d'1 km des sorties. Ce critère de localisation est, de loin, le critère le plus important, avant les autres critères tels que l'accessibilité à pied, à vélo et/ou en transport public ;
- la taille du parking : minimum 100 places, dont une partie seulement sera mutualisée ;
- la présence de services à proximité : une pompe à essence, un point post, une pharmacie, une boulangerie, une grande surface, ou tout autre service ;
- et, idéalement, la visibilité depuis la voirie.

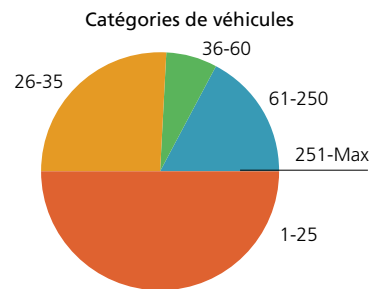
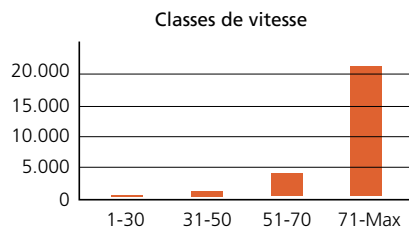
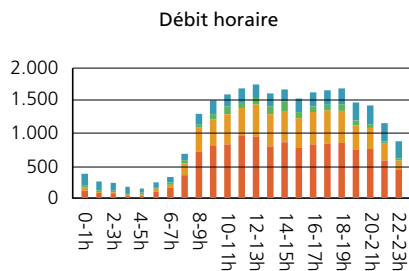
La perspective est d'étendre le réseau de parkings de covoiturage qui compte aujourd'hui, plus de 2500 places réparties dans 92 parkings. Ces places sont mises à disposition gratuitement, accessibles et proches des grands axes. Elles permettent aux covoitureurs de rejoindre facilement un point de rendez-vous commun et d'entamer leur covoiturage.

Nous ne manquerons pas de revenir vers vous par la suite sur cette mission qui s'étendra sur deux années.

✉ Contacts : parkings.covoiturage@spw.wallonie.be, diego@espaces-mobilites.com et geraud@espaces-mobilites.com (Référénts au bureau d'études en charge de la mission)

🔗 En savoir plus : [Les parkings de covoiturage – mobilite.wallonie.be](https://www.wallonie.be), [Trouvez un parking de covoiturage sur la carte WalOnMap – geoportail.wallonie.be](https://www.wallonie.be)





SÉCURITÉ ROUTIÈRE

 Données de trafic. Source : Détecteur TMS-SA, ICOMS Detections

Prêt d'analyseurs de trafic aux communes

Bon à savoir ! Le SPW Mobilité et Infrastructures gère 19 radars, mis à la disposition des communes et des polices locales qui en ont besoin, en vue d'établir un diagnostic sur des voiries de leur territoire.

Ces compteurs de trafic routier sont autonomes et mobiles. Ils sont utilisés pour mener des campagnes de mesures périodiques et / ou des études de fréquentation, pour recueillir des données de trafic en termes de charge et de vitesses, en distinguant les véhicules en fonction de leur longueur. Ils s'installent hors sol, en section sur une voie à sens unique ou à double sens de circulation. Ils peuvent mesurer le trafic pendant une vingtaine de jours de manière autonome.

Démarches

La commune intéressée par ce type de matériel peut contacter la Direction des Déplacements doux et de la Sécurité des aménagements de voiries du SPW-MI

qui, moyennant validation d'une convention de prêt, lui confiera gratuitement l'analyseur pour une durée pouvant s'étendre sur plusieurs mois en fonction du besoin spécifique. Le jour de la mise à disposition du matériel, le SPW installe le programme et, en une heure environ, donne les explications nécessaires à l'installation du boîtier et à l'utilisation de la plateforme de récolte des données.

Caractéristiques techniques

Les données récoltées sont les suivantes :

- Le volume, la vitesse (jusqu'à 10 classes) et la classification des véhicules (jusqu'à 4 classes de longueur) ;
- Les date et heure ;
- Un sens de circulation choisi, ou deux sens simultanément.

Un logiciel d'exploitation complet est installé, il permettra de générer une gamme complète de graphiques et de tableaux, avec la possibilité d'exporter les données aux formats Excel et CSV, pour une utilisation ciblée au besoin. La commune doit disposer d'un ordinateur portable équipé du Bluetooth et éventuellement d'un smartphone.

Pourquoi ne pas profiter de cette opportunité pour objectiver l'impact du charroi motorisé sur une voirie ? L'analyseur contribue à l'accomplissement du travail mené par le CeM sur le terrain, en fournissant une meilleure connaissance du fonctionnement d'une voirie, en donnant des clés pour choisir entre mixité et séparation des usagers, en permettant des comparaisons des situations avant-après en vue d'évaluer l'effet d'une mesure, ou d'affiner les priorités à établir lors du réaménagement d'une voirie...

 Contact au SPW-MI pour la mise à disposition des analyseurs : dgo1-21@spw.wallonie.be

 En savoir plus : <https://icomsdetections.com/about-us>





RÈGLEMENTATION ROUTIÈRE

Signalisation de chantier, un nouvel arrêté !

Le 16 décembre 2020, le Gouvernement wallon a approuvé le nouvel arrêté relatif à la signalisation de chantiers. Ces dispositions réglementaires sont donc obligatoires pour tous les chantiers de voiries régionales et communales) en Wallonie dès le 1er mars 2021. Il abroge donc l'Arrêté Ministériel du 7 mai 1999.

Une nouvelle signalisation permettra de renforcer la sécurité des ouvriers et celle des usagers en améliorant la fluidité de la circulation. En voici quelques éléments clés. En effet, en vingt ans, une mise à jour était bien nécessaire.

En agglomération, le réaménagement de la circulation devra être conçu de manière à assurer le confort des piétons et des cyclistes (par exemple en évitant les bordures, les passages de câbles, les trous...), à réduire la longueur du trajet créé par la déviation mise en place, à prendre en compte les personnes à mobilité réduite (y compris les personnes malvoyantes) et à sécuriser leur parcours par rapport à la circulation automobile et aux mouvements dus au déroulement du chantier.

Afin d'améliorer la visibilité des chantiers, une inspection quotidienne de l'état et du placement de la signalisation sera réalisée après chaque épisode météorologique (tempête, orage, neige, etc.).

Les camions absorbeurs de choc deviendront obligatoires sur les autoroutes et les routes assimilées.

Toute réduction de bandes sera signalée par un faisceau lumineux synchronisé.

En agglomération, en dehors des heures de travail, notamment le soir ainsi que les weekends, et chaque fois que les travaux seront interrompus pour une période déterminée, les signaux qui ne seront plus nécessaires seront masqués sur toute leur superficie ou seront enlevés.

Une indication du nombre de kilomètres restant à parcourir pour les chantiers de plus de 2 kilomètres deviendra la règle et une indication du temps restant de la phase en cours pour les feux deviendra également la norme.

Le texte de l'AGW a été publié au Moniteur le 11 février dernier¹. Les planches de signalisation de chantier ne sont malheureusement pas encore adaptées à l'AGW 2020. Celles-ci couvrent non seulement la conformité à l'AGW mais également les exigences du CCT Qualiroutes. Le travail est en cours mais concerne plus de 200 planches, nécessitant de nombreuses compétences. Nous reviendrons vers vous dès que nous aurons du neuf à ce sujet.

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

¹ 16 DECEMBRE 2020 – Arrêté du Gouvernement wallon relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique (M.B. du 11 février 2021).



MOBILITÉ DOUCE

Prime wallonne à l'achat de vélos pour les particuliers et les employeurs



Afin de soutenir la mobilité douce et de favoriser les déplacements à deux roues, le Gouvernement wallon octroie des aides financières pour l'achat d'un vélo classique ou électrique, ou d'un kit électrique adaptable, pour autant que le vélo soit utilisé dans le cadre des déplacements domicile-travail, ainsi que pour l'achat d'un ou plusieurs vélos de service.

Les primes accordées visent clairement à **favoriser l'acquisition d'un vélo pour un usage utilitaire**. En effet, la crise sanitaire liée à la Covid-19 incite de plus en plus de citoyens à opter pour le vélo et plus particulièrement pour celui à assistance électrique qui permet des déplacements domicile-travail 3 fois plus longs qu'avec un vélo classique.

Cette augmentation de la **pratique du vélo utilitaire est un axe fort de la Déclaration de Politique régionale**. Elle s'inscrit également dans la **vision FAST et la Stratégie régionale de Mobilité** qui visent à augmenter la part modale du vélo de 1 à 5% d'ici 2030.

Conditions d'octroi

Ces primes portent sur l'achat d'un vélo (électrique ou non électrique), ou d'un kit électrique adaptable ayant une date d'acquisition entre le 1er juillet 2020 et 31 décembre 2022. Elles sont conditionnées à un usage régulier du vélo de **40% minimum des trajets effectués entre le domicile et le lieu de travail** (excepté pour les vélos cargos). Une déclaration sur l'honneur ainsi qu'une attestation de l'employeur stipulant l'usage régulier dans le cadre des déplacements domicile-travail doivent être apportées par le demandeur.



Montants

Le montant de la **subvention** pour l'achat d'un vélo ou l'achat et l'installation d'un kit électrique adaptable est fixé à **20% du montant de la facture**, TVA comprise, avec un plafond de :

- 50 € pour l'achat d'un vélo classique d'occasion ;
- 100 € pour l'achat d'un vélo électrique d'occasion ;
- 150 € pour l'achat d'un vélo classique neuf ;
- 200 € pour l'achat d'un vélo électrique neuf ;
- 200 € pour l'achat et l'installation d'un kit électrique adaptable neuf ;
- 400 € pour un vélo cargo.

Et pour les employeurs ?

Une prime est également disponible pour l'achat de **maximum cinq vélos de service**. Cette prime est destinée à toute personne morale de droit public ou de droit privé ayant un siège d'activités en Wallonie et impliquant des déplacements professionnels. Les montants sont similaires à ceux de la prime pour les particuliers.

Un effet rétroactif est également prévu, puisque la prime porte sur des vélos achetés entre le 1er juillet 2020 et le 31 décembre 2022.

Un budget de 3 millions, financé dans le cadre de Get Up Wallonia, est dégagé pour l'octroi de ces primes. Alors les cyclistes, avec le retour du beau temps, tous en selle !

 *En savoir plus : Introduction des demandes de prime via la plateforme en ligne monespace.wallonie.be*

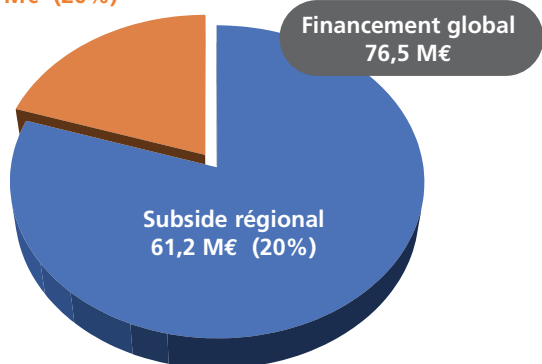
Pour connaître la réglementation complète relative à cette prime, consultez l'« [Arrêté du Gouvernement wallon \(01/10/2020\) fixant les modalités d'octroi d'une subvention aux employeurs pour l'achat d'un vélo de service](#) »



INFRASTRUCTURES CYCLABLES

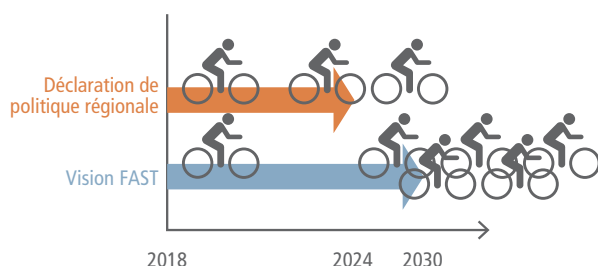
Wallonie Cyclable 116 communes sélectionnées !

Contribution communale
1,3 M€ (20%)



Après avoir affecté un budget de 40 millions d'euros au financement de projets cyclables dans le cadre de l'appel à projets « Communes pilotes Wallonie cyclable » et face à l'engouement des communes (173 candidatures !), le Gouvernement de Wallonie a décidé de porter la manne des subsides à 61,2 millions d'euros. Ce sont finalement 116 communes qui pourront bénéficier du soutien à leur politique cyclable locale. **Ces villes et communes sélectionnées 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.**

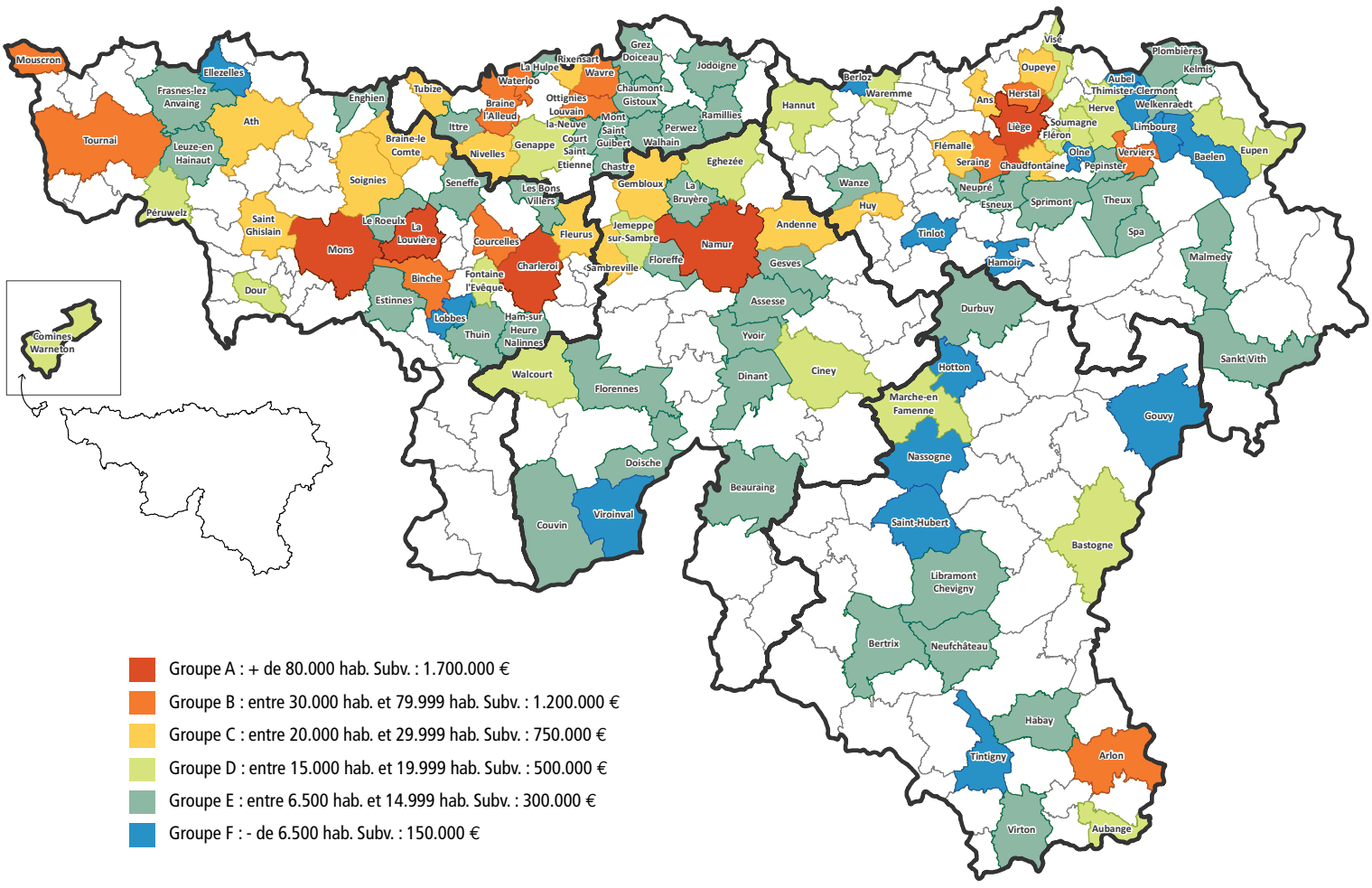
Objectifs d'usage du vélo utilitaire



Pour rappel, l'objectif est d'élaborer dans ces communes une véritable stratégie de développement de l'usage du vélo au quotidien, à travers un réseau structurant qui relie différents pôles d'attractivité (gares, commerces, zonings, administrations, hôpitaux, écoles, etc.). Aussi par l'amélioration du confort et de la sécurité des cyclistes, grâce à l'aménagement d'infrastructures séparées, si c'est nécessaire, à la limitation et au contrôle de la vitesse, ou encore par le stationnement des vélos.

L'intérêt d'un appel à projet « Communes cyclables » est de donner les moyens aux communes d'avoir rapidement un impact significatif en matière de développement du vélo utilitaire. Des catégories de communes ont été fixées en fonction du nombre d'habitants. Pour chacune des catégories, un montant a été déterminé : cela va de 150 000 euros pour les plus petites entités, jusqu'à 1,7 millions pour les plus grosses villes.

Après cette première phase où les villes et communes devaient démontrer leur stratégie cyclable elles ont maintenant quatre mois pour présenter au SPW Mobilité & Infrastructures des dossiers d'aménagements concrets à réaliser.



 *Catégories de communes sélectionnées dans le cadre de l'appel à projets Communes pilotes Wallonie Cyclable. Source : SPW – Mobilité et Infrastructures, mars 2021*

Comme l’objectif est de soutenir de manière forte le développement des infrastructures cyclables sur le territoire wallon, le taux d’intervention de la Région s’élèvera à 80% des travaux subsidiables, le financement complémentaire étant apporté par la commune.

La volonté de soutenir les communes en matière d’infrastructures de mobilité active ne s’arrêtera pas là. Le Ministre de la Mobilité prépare déjà une suite à cet appel à projets pour les années 2022-2024. Il s’agissait en effet d’un premier appel « pilote » dont les enseignements seront tirés.

La partie n’est donc pas terminée, les communes peuvent déjà se préparer à une seconde manche, pour laquelle les modalités sont en cours de réflexion.

L’ensemble des modalités de mise en œuvre de l’audit de la politique cyclable attendu par la Wallonie sera communiqué aux communes en même temps que l’officialisation de leur sélection. Outre les volets infrastructure et sécurité, cet audit évaluera aussi les aspects liés aux besoins des utilisateurs, la gouvernance, les moyens, le volet information et éducation.

Voilà qui va susciter une belle stimulation dans les 116 communes en cette période printanière !

Des résultats concrets en termes d’aménagements sont attendus au plus tard en 2024.

 *En savoir plus : [116 communes pilotes Wallonie Cyclable – wallonie.be](https://116communespiloteswalloniecyclable.be), [116 Communes pilotes Wallonie Cyclables – henry.wallonie.be](https://116communespiloteswalloniecyclables-henry.wallonie.be)*

 *Contact : wallonie.cyclable@spw.wallonie.be*

MOBILITÉ ACTIVE

Elus, administration, enseignants, élèves... **Ça bouge à Hannut !**

Hannut, au carrefour de l'engouement d'un professeur d'éducation physique, de la motivation d'une échevine de la mobilité, de la participation active de la Directrice générale et de l'implication quotidienne d'une CeM communale, une belle énergie est en mouvement...

Vélobus

À l'instar d'autres vélobus, des rangs vélos sont encadrés, à l'aller comme au retour, par des parents bénévoles. Des itinéraires partent des différents villages pour rejoindre le centre de la commune et ses écoles. Les rangs ont lieu une fois par semaine, le mercredi.

La commune fournit des itinéraires, des arrêts, des horaires, la gestion quotidienne, les chasubles et la communication. Les parents s'assurent que leur enfant dispose d'un vélo en ordre, de phares et d'une tenue bien visible. Les volontaires proposent un encadrement sécurisant. Et les enfants sont simplement disposés à être actifs pour leur déplacement en profitant de l'émulation collective. L'inscription a lieu par le biais d'un groupe WhatsApp ou par mail.

Et, cerise sur le gâteau, pour faciliter l'investissement des parents bénévoles disposés à assurer l'encadrement du vélobus, une salle de la maison communale est transformée, le temps de la matinée, en espace de co-working avec du wi-fi gratuit. Enfin, lorsque la situation sanitaire le permettra à nouveau.





Source : Ville de Hannut

Circuits de sécurité routière

Depuis 2019, la commune organise en outre des circuits de sécurité routière dans le cadre de la Semaine de mobilité, outillée avec une remorque EMSR achetée grâce à un subside obtenu dans le cadre d'un appel à projet EMSR du SPW.

Grace au prix Défi des écoles décerné par le SPW, l'école du Sacré-Cœur a reçu du nouveau matériel pour les vélobus (plusieurs sacs avec une trousse de secours, des casques, des gants, des jeux d'éclairage, des outils pour les petites réparations) ainsi que trois rampes pour les circuits d'habileté.

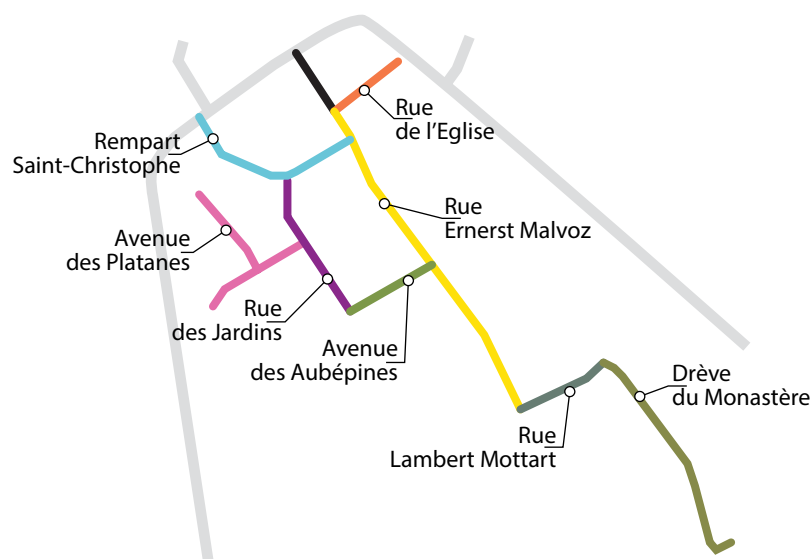
Rues cyclables

En vue de sécuriser les cheminements des modes actifs sur les tronçons qui font sens (entre le RAVeL et l'école par exemple) et dans l'élan des expériences de rangs vélos ou des parcours d'habileté, il est à présent question de passer au stade des aménagements légers aux abords de l'école du Sacré Cœur de Marie. Après diverses concertations, avec les élèves dans le cadre de la Semaine de la mobilité, aussi avec les inspecteurs sécurité routière du SPW, une « zone cyclable » sera créée au printemps. Il s'agit d'un quartier composé de plusieurs rues cyclables.

Un bel exemple de l'imbrication des volets sensibilisation, expérimentation et amélioration de la qualité des infrastructures. En zone rurale, le tout à la voiture n'est pas une fatalité.

En savoir plus : cette brochure aussi utile pour les rangs vélos : « Pédibus. À pied. À l'école ! Guide de démarrage »

Contact : sophie.grenier@hannut.be



Hannut, liaison cyclable. Source : Ville de Hannut

À Louvain-la-Neuve, le Projet NAVAJO : pour tester de nouveaux moyens de mobilité



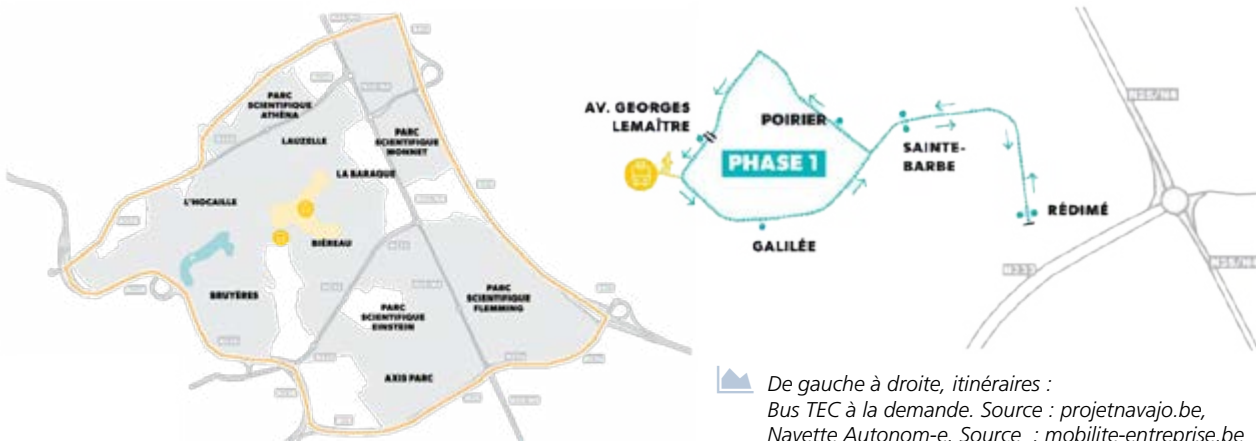
La ville de Louvain-la-Neuve accueille deux services innovants de transport – à titre de projets pilotes – pour faciliter les déplacements et connecter davantage les différentes zones de son territoire. Ainsi, depuis le 8 février, le service de mobilité « TEC à la demande » sillonne les rues de la ville et des parcs d'activités économiques. Et depuis ce 8 mars, une navette autonome, donc sans conducteur mais pas sans accompagnateur, est également en service. Ce dispositif fait partie du projet-pilote « NAVAJO ».

Lors de l'actualisation du plan communal de mobilité sur le territoire de Louvain-la-Neuve, le projet d'étudier d'autres formes de mobilité avait fait l'objet d'une fiche action.

Et c'est tout naturellement que la Ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve a répondu en mars 2019, à l'appel à projet Digital Wallonia « Territoire Intelligent ». Ce projet comprend le financement permettant de tester deux modes de déplacement collectifs innovants : **une navette autonome** sur une ligne dédiée entre la Gare et le parc scientifique Einstein et **un système de transport dynamique à la demande** sur l'ensemble du territoire de la ville nouvelle.

Pour monter ce dossier innovant et complexe, la ville s'est associée avec le TEC (qui apporte son support technique et gère la partie opérationnelle). D'autres partenaires, intéressés par la dynamique du dossier, ont aussi rejoint le projet, afin de permettre son financement pour la partie non subsidiée : la Province du Brabant wallon, l'UCLouvain, l'Intercommunale du Brabant wallon et le China Belgium Technology Center (CBTC).

Avec le **service TEC à la demande**, qui sera testé sur une période de 7 mois, les voyageurs sont invités à utiliser un mode de transport qui **se veut flexible et rapide** pour se déplacer dans la ville de Louvain-la-Neuve et les parcs d'activités économiques situés en sa périphérie.



De gauche à droite, itinéraires :
Bus TEC à la demande. Source : projetnavajo.be,
Navette Autonom-e. Source : mobilite-entreprise.be

Concrètement, l'usager commande en temps réel un minibus collectif, en utilisant une application mobile ou par téléphone via le call center du TEC, pour être conduit à sa destination finale dans le périmètre précité. Le trajet peut être effectué du lundi au vendredi entre 7h30 et 19h30, le samedi entre 10h30 et 18h30, et coûte 2,10 € par trajet et par personne. Jusqu'à 5 personnes (hors chauffeur) peuvent embarquer simultanément dans le véhicule, bien entendu dans le respect des règles sanitaires en vigueur. Suite à une première évaluation, le projet sera adapté en avril afin de répondre au mieux à la demande et desservira un territoire élargi.

Le 8 mars, c'est la **navette Autonome**, sans chauffeur mais avec un accompagnateur, qui a été mise en service. Elle **assure une liaison entre la gare SNCB de Louvain-la-Neuve** (arrêt Porte Lemaître devant l'Antenne de Louvain-la-Neuve - Forum) **et le parc scientifique Einstein** avec des arrêts organisés sur l'ensemble du trajet comme sur une ligne régulière de bus traditionnel. Elle est gratuite.

C'est la société toulousaine **Easymile**, experte en matière de solutions de mobilité intelligentes et de technologie de conduite sans chauffeur qui a remporté le marché public lié à la navette. Cette société **accompagne les différentes étapes visant à faire circuler une navette autonome à propulsion électrique sur un parcours évolutif à Louvain-la-Neuve**.

Son partenaire local Ush se charge entre autres de **préparer le site du circuit de la navette, de former le personnel du TEC présent en permanence à bord et d'assurer la maintenance du véhicule**.

Pour le service « TEC à la demande » c'est la **société ViaVan**, experte dans le domaine du transport public en tant qu'opérateur et fournisseur de solutions d'orchestration, qui **a développé pour le territoire concerné un environnement dynamique de transport à la demande**, avec notamment un système de guidage et de groupage, une interface ergonomique de planification et de réservation de voyages par les clients, ainsi qu'une interface conçue pour une conduite sûre.

À cela, il faut ajouter la désignation d'un expert externe qui seconde la Ville et le TEC dans les différentes étapes et missions qu'un tel projet nécessite et pour lesquelles parfois les institutions manquent de compétences spécifiques. C'est le bureau **Espaces Mobilités de Bruxelles** qui a été désigné pour cette mission d'expertise.

Avec ces services expérimentaux, Louvain-la-Neuve est donc durant 7 mois le **laboratoire de la mobilité intelligente de demain**.

En savoir plus : www.projetnavajo.be





Zone 30 ou Ville 30 ? Quelle différence ?

Le CeM d'Arlon nous interroge à propos de la décision de justice à Bruxelles, favorable à un automobiliste qui a contesté son PV pour excès de vitesse dans une zone 30. Le juge lui a donné raison sur base d'une absence de danger ou d'une zone particulière à sécuriser. Quid de la nouvelle réglementation qui impose le 30 km/h sur le territoire bruxellois et quid de nos zones 30 ? Bonne question en effet !

La décision de justice

La presse a largement relayé cette décision annoncée au début de cette année alors que la nouvelle réglementation bruxelloise, qui limite la vitesse sur les voiries la Région à 30 km/h sortait ses effets au 1^{er} janvier. Un certain émoi...

En deux mots : l'infraction dont question ci-dessus date de 2019 et concerne le non-respect d'une zone 30 à Schaerbeek. Le juge a estimé que « La commune de Schaerbeek a décidé de placer l'immense majorité des voiries locales en zone 30 de manière abusive, en l'absence de prise en compte des situations concrètes de chaque artère. Il convient de rappeler que la mise d'une artère en réglementation 'zone 30' nécessite l'existence d'un danger. »

Si certaines décisions de justice peuvent paraître surprenantes et ne sont pas toujours compréhensibles, un certain manque de nuances entre les différentes zones de Schaerbeek aurait été favorable au contrevenant. Or, force est pourtant de constater, nous signale Bruxelles Mobilité, qu'après différents accidents mortels de piétons survenus ces dernières années à Schaerbeek, pour lesquels la vitesse était incriminée, la création de nombreuses zones 30 a bien réduit l'insécurité routière globale.

Aujourd'hui, Bruxelles n'est pas une vaste zone 30, mais une « Ville 30¹ »

Remettre en question, sur cette base, l'avenir du 30 km/h sur le territoire bruxellois, c'est faire un raccourci qui n'est pas pertinent... En effet, les agglomérations des 19 communes de la Région de Bruxelles-capitale ne constituent pas une vaste zone 30 mais bien une agglomération 30. À priori, les règles ne sont pas identiques, même s'il y a lieu de trouver une certaine cohérence entre la vitesse imposée pour l'agglomération et la configuration des lieux.

Le code de la route permet de créer une agglomération à 30km/h en plaçant un signal C43 sur le signal d'agglomération, sans toutefois laisser la possibilité de prévoir des exceptions sur certains axes². La Région bruxelloise a légiféré sur base d'une compétence régionalisée par la dernière réforme de l'Etat. Ainsi, elle a modifié le Code de la route pour y ajouter un article 11.1 qui précise que, depuis le 1^{er} janvier 2021, dans les agglomérations de la Région de Bruxelles-Capitale, la vitesse est désormais limitée à 30 km à l'heure.

L'avenir des zones 30 est-il remis en question? Rétroactes

Toute l'approche aujourd'hui en matière de sécurité routière va dans le sens de l'apaisement des quartiers et de la promotion de la zone 30. L'article 5 de la déclaration de Stockholm³ constitue une référence à cet égard.

¹ Schaerbeek a placé la plupart des voiries du réseau communal à 30 km/h en 2018 et a déjà observé une diminution de 12% du nombre de victimes de la route. Par ailleurs, d'autres communes bruxelloises ont fait le choix de généraliser les zones 30 de longue date (Jette par exemple). Enfin, l'excès de vitesse en question s'est produit dans la rue Royale Sainte Marie, sur laquelle sont identifiées 2 zones à concentration d'accidents sur les 400 identifiées en Région de Bruxelles-Capitale.

² Cfr. L'article 9.9.5 du règlement du gestionnaire de voirie.

³ La " Déclaration de Stockholm " est le document final de la troisième conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, qui

Rappelons que la zone 30 s'est vue reconnaître un statut juridique depuis le 1^{er} novembre 1988.

En 1998, la volonté du législateur a été d'aller plus vite et d'assouplir les conditions de leur création. En 2004, avec le code de la rue, le législateur simplifie davantage encore les conditions de mise en place des zones 30. Il s'agit d'une gestion des risques liés à la cohabitation des usagers vulnérables et du trafic motorisé qui ne constitue pas une réponse à un danger précis mais bien diffus dans l'espace urbain.

En Wallonie, quelles sont les règles, et les bonnes pratiques ...

Pour rappel, le code du gestionnaire prévoyait des conditions préalables à la création d'une zone 30, précisée dans l'Art.12.1.bis 3. « À l'aide de ces signaux (de zone 30), sont délimitées une ou plusieurs rues dans lesquelles la fonction de séjour prime ou, dans lesquelles la fonction de circulation est subordonnée à la fonction de séjour et ce, en raison de la politique menée par le gestionnaire de voirie./ 4. L'accès à la zone 30, qui est indiqué avec ce signal, doit être clairement reconnaissable par l'état des lieux, par un aménagement ou par les deux. »

s'est tenue les 19 et 20 février 2020 à Stockholm sous le patronage de l'OMS. Des ministres du monde entier (130 pays) ont adopté par la « Déclaration de Stockholm » le nouveau programme mondial de sécurité routière à l'horizon 2030. Elle comprend un engagement à limiter la vitesse à 30 km/h dans toutes les zones où piétons et cyclistes partagent la chaussée avec la circulation motorisée (rue-avenir.ch/declaration-de-stockholm).

Cfr. la circulaire ministérielle du 27 octobre 1998 relative aux zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km à l'heure et l'Arrêté royal du 9 octobre 1998 fixant les conditions d'instauration des zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km à l'heure.

En Wallonie, les conditions restrictives de l'Art. 12.1.bis. susmentionné ont été abrogées dans l'arrêté ministériel du 30 juin 2020⁴. Les seules indications pour la création d'une zone 30 sont désormais que : « L'accès à la zone 30 doit être clairement reconnaissable par l'état des lieux, par un aménagement ou par les deux. L'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse. ». La Wallonie a donc opté pour une nouvelle simplification de la réglementation, favorable à la création de nombreuses zones 30, fortement recommandée dans les différents documents régionaux qui définissent la politique de mobilité présente et future, qu'il s'agisse de la Stratégie régionale de mobilité, de la Déclaration de politique régionale 2019-2023 ou des très récents Etats généraux de la sécurité routière.

En la matière, la **Sécurithèque**⁵ constitue la référence du SPW – Mobilité Infrastructures. Il est donc bien recommandé de se plonger dans les fiches qui abordent le sujet de la zone 30.

Si en toute chose il faut raison garder, en se saisissant des objectifs à atteindre et des moyens pertinents pour les rencontrer, la zone 30 constitue dans divers cas une belle opportunité.

 Avec la collaboration de : Isabelle Janssens et Benoît Dupriez – Bruxelles Mobilité

⁴ 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) – voir article 7

⁵ Cfr. [Circulation apaisée – La zone 30 – SPW MI securitheque.be](https://www.securitheque.be)
Signal d'indication: F4a – Commencement d'une zone dans laquelle la vitesse est limitée à 30 km/h – SPW MI securitheque.be



VU/LU POUR VOUS



Observatoire de la mobilité.

Bruxelles Mobilité a confié une mission de synthèse des très nombreuses données disponibles au Centre d'études sociologiques (CES) de l'Université Saint-Louis - Bruxelles (USL-B), en collaboration avec des chercheurs d'autres universités (ULB et VUB), de manière à favoriser les échanges et une approche interdisciplinaire de la problématique des mobilités.

Pratiquement, le travail des chercheurs universitaires se traduit par la publication de différents cahiers de l'Observatoire. À titre d'exemples, les thèmes suivants sont abordés : la logistique, le partage de l'espace public, des déplacements domicile-travail et domicile-école, le vélo ou encore l'apport des big data dans le cadre d'études de mobilité en illustrant les nombreux défis que cela soulève. Une belle source d'inspiration !

 [Observatoire de la mobilité - Bruxelles mobilité](#)



EUROPEAN MOBILITY ATLAS, Facts and Figures about Transport and Mobility in Europe, Heinrich-Böll-Stiftung European Union, 2021

La démocratisation des moyens de transport modernes après la première moitié du XXème siècle a entraîné d'énormes avantages pour beaucoup, améliorant dans une large mesure leur mobilité, leur perméabilité sociale et leur confort. Cependant, les niveaux toujours croissants de consommation de combustibles fossiles et d'émissions de gaz à effet de serre (GES) sont devenus le revers de la médaille. Cette publication éditée par une fondation allemande (en anglais) propose de splendides infographies sur les faits et chiffres des transports et la mobilité en Europe. Ces belles illustrations graphiques peuvent parfois se révéler bien utiles pour exposer un concept !

📖 *EUROPEAN MOBILITY ATLAS, Facts and figures about transport and mobility in Europe , 2021*

Train volant

Juste pour le plaisir... le MoMa (The Museum of Modern Art) a mis en ligne ces images fascinantes du train suspendu de Wuppertal, en Allemagne, de 1902 (un film colorisé), unique au monde et opérationnel en 1901. Son parcours fait 13,3 km et comporte 20 stations. Il est encore en service aujourd'hui. Avis aux amateurs !

📖 *The Flying Train (1902) - MoMA FILM VAULT SUMMER CAMP*





Source : ln24.be

Brupass : une seule carte pour simplifier l'utilisation des transports en commun dans et autour de Bruxelles

Pour voyager dans et autour de Bruxelles, dorénavant, le Brupass et le Brupass XL permettent d'utiliser la totalité de l'offre de transport régionale avec 1 seul titre de transport. Pour cela, il suffit de charger son Brupass ou son Brupass XL sur sa carte MoBIB et d'embarquer dans le train, le tram, le bus et le métro. La première formule concerne le périmètre des 19 communes. Quant à la seconde, elle intègre une partie du Brabant flamand, dans un périmètre de 11,5 kilomètres, à l'exception de la desserte de l'aéroport à laquelle s'applique un tarif spécifique. La gamme XL couvre soit 52 gares et près de 1.400 trains par jour, et plus de 2.800 arrêts de bus, tram et métro.



Source : genappe.be

À Genappe, deux véhicules électriques communaux à partager avec les citoyens

Depuis cet automne, les citoyens peuvent s'enregistrer sur la plateforme « automotorsshare » et réserver le véhicule au moment souhaité, l'ouvrir avec l'application et le démarrer. Effectuer son déplacement et ensuite ramener le véhicule à son emplacement de stationnement, rue de la Station, s'acquitter de la facture (automatique via carte de crédit) en fonction de la durée de la location et des kilomètres parcourus (4 euros/heure et 0,2 euro/km parcouru). Le Collège communal a désigné un prestataire pour initier ce système de voitures électriques partagées. Et cela fonctionne très bien ! La commune verse maximum 550 euros/mois/ véhicule au gestionnaire, mais ce montant diminue en fonction du succès rencontré jusqu'à arriver à un coût de zéro euro si tout va très bien... Ces véhicules sont aussi utilisés à titre gratuit pour des déplacements de service.

Contact : olivier.romain@genappe.be





D'ICI ET D'AILLEURS



Source : wikipedia

Un plan d'aide aux modes de transport alternatifs à la route en Wallonie

Ce Plan 2021-2025 vient d'entrer en vigueur et comporte un budget annuel de 4 millions € pendant 5 ans. Le Gouvernement veut inciter les entreprises industrielles et logistiques à utiliser davantage le rail ou la voie d'eau, à développer le transport fluvial de conteneurs et à moderniser la flotte wallonne de navigation intérieure, grâce, notamment, à l'octroi de primes à l'investissement sur l'achat d'équipements de manutention performants, avec une prime au transport fluvial de conteneurs, une prime aux investissements dans des équipements de transbordement de marchandises, une prime à l'adaptation technique de la flotte wallonne de navigation intérieure.

Des informations détaillées quant aux conditions et modalités pratiques seront publiées prochainement.

Contact : transportmarchandises.mobilite@spw.wallonie.be



Source : hln.be

Ancrer l'autopartage dans votre quartier

La Ville de Malines incite à la mobilité partagée. Comment ? À l'aide d'une formation en ligne destinée à faire émerger de futurs ambassadeurs, qui, à leur tour, convaincront d'autres habitants de passer à la mobilité partagée et inciterons ainsi à un changement de comportement. Au menu de cette formation d'une heure qui s'est donnée le 23 février dernier : apprendre tout sur le paysage de la mobilité partagée malinois (et flamand), découvrir les outils pour commercialiser le covoiturage dans la région, examiner les actions à entreprendre, découvrir la campagne de communication de Malines « Le partage est pour tout le monde » et voir comment y contribuer. Cette initiative intéressante s'inscrit dans une politique globale d'incitation de la mobilité partagée : autopartage entre particuliers et service d'autopartage, vélos de ville et vélos cargo, scooters et trottinettes électriques. Une belle brochette de véhicules. Malines déploie des moyens (investissements, info-session, incitants financiers, page web dédiée) à la hauteur de ses ambitions (plus de tripler la flotte d'ici 2025). Un bel exemple d'interaction entre des pratiques privées vertueuses et une implication du secteur public, une manière pour le partenariat public-privé de prendre tout son sens. Décidément une belle source d'inspiration !

Contact : mobiliteit@mechelen.be



COLOPHON

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 : 2736-6030

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 : Signalisation "Zone de basse émission". Source : france3-regions.francetvinfo.fr