

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

Editorial – **Alice Gobiet**

SMOB, premiers retours

MAAS, Introduction et perceptions en Belgique, Smart City Institute, Audrey Lebas

Infrastructures – **La rue cyclable...** un dispositif adapté aux territoires peu denses ?

Cyclopartage, Nouveau cadre légal pour les trottinettes et autres véhicules en free-floating

TAD et Autonom-e, retour d'expérience, Interview de Simon Collet

Boîte à outils – **Questions de CeM et Sécurithèque**

Vu/Lu/Entendu pour vous

Question de CeM, **Stationnement devant un garage**. Quelques cas particuliers

D'ici et D'ailleurs





ÉDITORIAL

Alice GOBIET, Chargée de communication au SPW



Du 16 au 22 septembre se tient la Semaine de la Mobilité dans toute l'Europe... Une semaine, une seule, juste pour la mobilité. Une semaine qui, peut-être, ne sert à rien ? En effet, se pencher sur nos modes de déplacements pendant un si court laps de temps, ne serait-ce pas inutile et contre-productif ?

Contre-productif ? Peut-être, car les dates européennes choisies pour cette semaine bien particulière tombent toujours au plus mal. Mi-septembre, c'est la rentrée des classes, le retour de vacances, le stress d'une routine qui revient nous envahir.

Inutile ? C'est un mot fort. Cependant, changer sa mobilité pendant une seule semaine, ça ne sert pas à grand-chose. Le changement, et plus particulièrement sur nos habitudes de déplacement, c'est un travail de longue haleine et qui nécessite d'accepter de sortir de sa zone de confort pour tenter de nouvelles expériences.

C'est pourquoi chaque année, au Service public de Wallonie, nous participons activement à cette large campagne de sensibilisation qu'est la Semaine de la Mobilité.

Pour nous, il ne s'agit pas uniquement d'une seule semaine parmi les autres : c'est **la vitrine de tout ce qui se fait en Wallonie en matière de mobilité, durant toute l'année**. Cette Semaine de la Mobilité est pour nous **un merveilleux moment où nous pouvons valoriser tout le travail accompli par des entreprises, des écoles, des communes, des associations et des citoyens** :

- Ce professeur de sport qui met en place des actions pour que ses élèves se rendent à l'école à vélo, en toute sécurité, au printemps ;
- Cette entreprise de construction qui profite de son déménagement dans de nouveaux locaux pour faire tester le vélo à assistance électrique à ses employés sur plusieurs mois ;
- Cette commune qui fait des vidéos humoristiques pour valoriser ses covoitureurs et tenter d'en recruter de nouveaux ;
- Cette association qui travaille d'arrache-pied pour aider des écoles à mettre en place des pédibus sur tout le territoire de la Wallonie...

Ce sont ces initiatives, et bien d'autres, qui permettront de faire la différence sur le long terme et d'améliorer la manière dont nous nous déplaçons.

Alors, allez-y : enfourchez un vélo, prenez le bus et le train, testez le covoiturage ou la voiture partagée, grimpez sur une trottinette électrique pour rejoindre une gare... Combinez ces moyens au gré de vos besoins. Mais ne le faites pas uniquement pendant sept jours, faites-le toute l'année !

Alice GOBIET





SEMAINE DE LA MOBILITÉ

Premiers retours



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.

Plus de 190 actions ont été menées dans le cadre du Défi Mobilité lancé aux communes, aux entreprises, aux travailleurs, aux écoles, aux ASBL... Une magnifique effervescence qui a permis au citoyen de tester des modes de transport, se renseigner sur la mobilité et peut-être aussi changer durablement sa manière de se déplacer !

Objectif atteint pour le Challenge vélo !

Pas moins de 53.362 km ont été parcourus lors de cette 9^{ème} édition du Challenge vélo. Cette action s'adressait à tous les wallons qui voulaient pédaler ensemble pour atteindre l'objectif de 52.000 km.

L'entreprise qui a fourni le plus de coups de mollets est le GAL Pays des Tiges et Chavées avec 809 km au compteur pour seulement 5 cyclistes. Ce Groupe d'Action Locale pourra choisir un cadeau mobilité offert par la société Ctec.bike.

Prix de la Basket d'Or 2021 et labels « Commune pédestre »

Cette année de nouveau, les Communes ou les Villes ont pu s'engager dans le Label Commune pédestre et le prix de la basket d'or, afin de devenir une référence en matière de réseau de petites voiries publiques et de mobilité alternative à la voiture.

En 2021, 30 communes de Wallonie vont recevoir ce label « Commune Pédestre » mis en place par l'ASBL Tous à Pied. Le prix spécial de la basket d'or revient quant-à-lui à la commune de Chaudfontaine pour sa connexion cyclo-piétonne entre Embourg et Beaufays, ainsi que pour son aménagement sur un cheminement à hauteur du Croléfond.

Des actions incroyables, une motivation sans faille... Le choix a été des plus difficiles pour déterminer qui sont les grands gagnants des différentes catégories de notre Défi Mobilité pour différentes catégories. Le prochain CeMaphore se penchera sur certaines actions marquantes.

📧 semaine.mobilite@spw.wallonie.be

Informations : mobilite.wallonie.be

Et aussi...

Outils en ligne et des conseils pour lancer un [Vélobus](#) dans une école ;

Vidéos « [Pédibus, lancez-vous !](#) » et « [Parkings de covoiturage, kezaco ?](#) » ;

Des informations et des vidéos d'explications sur le [transport de marchandise](#), dont une réalisation en partenariat avec le Journal des Enfants ;

Une majoration de l'octroi des [primes pour l'achat d'un vélo](#).



MAAS (Mobility as a Service)

Introduction et perceptions

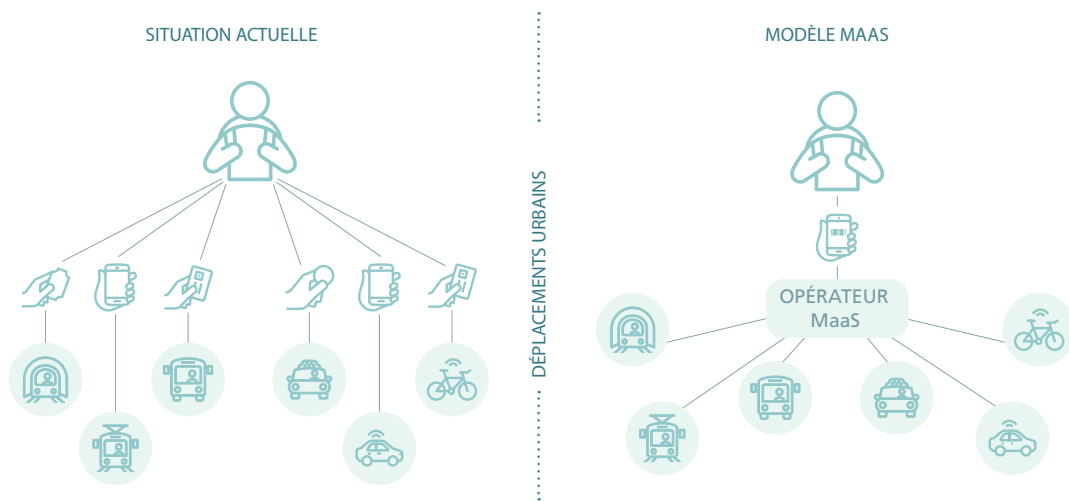
en Belgique. Webinaire du 16 mars 2021, Smart City Institute, Audrey Lebas



Nous vous en parlions en 2018 dans le Cemaphore n°140, sous l'angle des services de mobilité pour les entreprises. Depuis trois ans, **le concept de MaaS (Mobility as a Service)** a continué à faire son chemin en Belgique. Il est aujourd'hui mentionné dans les **objectifs politiques des différents niveaux de pouvoir** : dans l'accord du Gouvernement au niveau fédéral, dans la Stratégie Régionale de Mobilité de la Région wallonne et parfois même dans certaines déclarations de politique communale, comme à Liège ou à Namur. **Le Smart City Institute¹ a donc souhaité faire un état de la situation en Belgique et a réalisé une étude exploratoire sur la gouvernance et la gestion des projets de MaaS en Belgique.** Audrey Lebas, chercheuse au Smart City Institute et auteure de l'étude, en a présenté les principaux résultats lors d'un webinaire le 16 mars dernier². En voici les principaux éléments.

¹ Le Smart City Institute (SCI) mène des activités de recherche fondamentale et appliquée axée sur la gestion des territoires durables et intelligents. Le SCI repose sur un partenariat original entre une Université (ULiège) et son École de gestion (HEC Liège), des entreprises privées ainsi que la Région Wallonne.

² Le colloque et le rapport complet sont disponibles sur le site <https://www.smart-city.uliege.be>



Représentation visuelle du MaaS (adapté depuis Kamargianni & Mathyas – 2017)

Petit rappel... le MaaS quésaco ?

Le Mobility as a Service (« mobilité en tant que service » ou « mobilité servicielle ») peut être défini comme un système intégré et intelligent d'information, de réservation, d'achat et de validation des billets de service de mobilité. Le MaaS prend souvent la forme d'une application mobile et implique l'intégration de tous les services de mobilité disponibles sur un territoire : les transports publics (bus, tram, métro, train...) ainsi que les modes partagés (autopartage, covoiturage, vélo, les trottinette...)³.

L'objectif, in fine, est d'opérer un changement modal auprès des utilisateurs et de faciliter la multimodalité et l'intermodalité. Le développement du MaaS doit donc surtout être centré sur l'utilisateur, ce qui nécessite de bien comprendre les mécanismes qui encouragent les changements de comportement et de proposer une vraie valeur ajoutée en termes de coût, de commodité, de choix et de personnalisation pour l'utilisateur.

Dans son étude, **Audrey Lebas**, définit cinq niveaux d'intégration du MaaS. Elle considère que l'on peut parler de MaaS en tant que tel à partir du niveau 2.

- **Niveau 0 – pas d'intégration** : une application pour chaque service de mobilité (ex : Uber, TEC...)
- **Niveau 1 – intégration de l'information** : les informations sont centralisées pour pouvoir planifier et comparer différentes alternatives de mobilité pour un itinéraire (comme le fait par exemple GoogleMaps en intégrant les données de transport en commun et d'autres modes de déplacement dans certaines villes). L'abonnement ou le paiement est réalisé de manière séparée, dans une autre application.

- **Niveau 2 – intégration du paiement** : en plus de l'information et de la comparaison des alternatives, l'utilisateur a la possibilité d'acheter un billet pour la solution de déplacement retenue, au travers d'un point de service unique.
- **Niveau 3 – intégration contractuelle** : l'utilisateur dispose d'un abonnement mensuel ou annuel qui lui permet d'avoir accès de manière illimitée à tous les services de mobilité.
- **Niveau 4 – intégration politique** : le MaaS est associé à des objectifs sociétaux avec un système de récompense permettant de stimuler les changements de comportement.

Quelle est la perception du MaaS dans les grandes villes belges ?

L'étude du SmartCity Institute a donc voulu interroger les grandes villes belges (plus de 100.000 habitants et/ou chef-lieu de province) sur la perception du concept de MaaS. Huit grandes villes ont répondu à l'appel (Anvers, Bruges, Charleroi, Gand, Hasselt, Liège, Louvain et Namur) ainsi que la Région de Bruxelles-Capitale qui coordonne actuellement un projet-pilote de MaaS sur ses 19 communes. Les quatre opérateurs de transport public (SNCB, TEC, DeLijn et STIB) ont également été sollicités.

Toutes les personnes interrogées ont une perception positive du MaaS et considèrent l'outil comme une opportunité pour développer l'intermodalité et stimuler l'utilisation des modes de transport durables. En Wallonie, le système MaaS est également vu comme un atout complémentaire aux centrales locales de mobilité déjà mises en place sur certains territoires (qui aujourd'hui fonctionnent principalement par contact téléphonique).

³ Définition inspirée de MaasLab (2018) The Maas Dictionary.

Lors du webinaire, la question a également été posée à la centaine de personnes présentes en ligne et une très large majorité semble favorable au développement du MaaS.

Si le concept semble séduire, quels sont alors les freins et prérequis pour que cet outil se développe chez nous ?

Comme l'a mentionné le représentant de la Région de Bruxelles Capitale, si le MaaS n'est pas la solution ultime pour opérer un changement de comportement, il peut être considéré comme un outil parmi d'autres dans une stratégie plus globale.

Les prérequis importants pour que ces systèmes soient fonctionnels dans les villes belges et chez les opérateurs de transport interrogés sont cités ci-dessous par ordre d'importance.

- **La collaboration des parties prenantes à différents niveaux** : au sein de l'administration communale elle-même ainsi qu'avec les opérateurs de transport, une collaboration entre les différents niveaux de pouvoir (commune, province, région...) et la nécessité d'améliorer la collaboration et la confiance entre les acteurs publics et le secteur privé.



- **La disponibilité et la gestion des données, et plus particulièrement leur interopérabilité et leur standardisation** pour permettre la communication et l'intégration des différents services de mobilité.
- **Les aspects financiers** : l'absence d'un modèle économique clair et les investissements importants nécessaires pour la mise en place du MaaS sont des freins à l'opérabilité et à la garantie d'un prix avantageux pour l'utilisateur.
- **L'infrastructure physique** : le MaaS ne peut exister sans une offre des différents modes de déplacement et des aménagements qui favorisent les modes doux et l'intermodalité.
- **La réglementation adéquate** : l'actualisation de certains règlements, comme les politiques de stationnement ou les avantages fiscaux, permettrait un meilleur développement des services de mobilité durable.
- **Une approche inclusive** : le MaaS ne doit pas être réservé à un petit nombre de précurseurs ou d'adeptes mais doit être facile d'utilisation pour tous (personnes âgées, PMR...).

Quel est le rôle du secteur public dans le déploiement du MaaS ?

En théorie, on distingue généralement **trois modèles de gestion et de gouvernance** pour le développement et l'exploitation du MaaS :

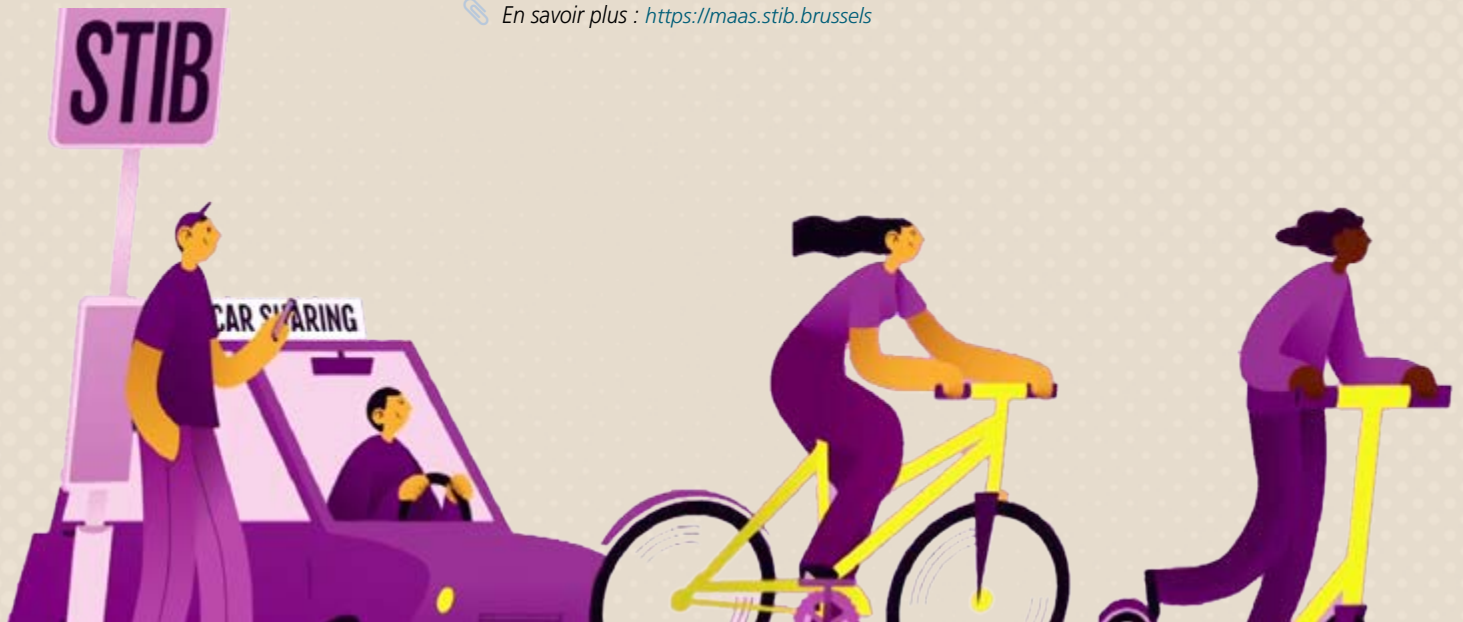
- **Privé (B2C)** : un opérateur privé exploite sa plateforme et gère presque tous les aspects du service = « gouverner en permettant », comme la plateforme Whim à Anvers (voir encart)
- **Public (G2C)** : une autorité publique gère la plateforme et développe ses collaborations = « gouverner en faisant », comme c'est le cas à Vienne avec l'application WienMobil
- **Hybride (B2G2C)** : un opérateur privé propose ses services à une autorité publique = « gouverner en faisant faire », comme pour l'application Jelbi à Berlin



MoveBrussels

MoveBrussels est le nom de l'application du projet MaaS bruxellois qui est pour l'instant proposée à un groupe de testeurs volontaires, avant sa diffusion plus large, en 2022. **Cette application regroupe tous les moyens de transport à Bruxelles** (transports en commun, vélo, trottinette et voiture partagée, taxi...) et permettra de **planifier son itinéraire, de réserver et de payer un moyen de transport, et de donner accès directement à certains services** (déverrouiller une trottinette, ouvrir un portillon de métro au moyen d'un QR Code...). Cette application est développée par la STIB en collaboration avec Bruxelles-Mobilité.

🔗 En savoir plus : <https://maas.stib.brussels>



Peu importe le modèle, de nombreux acteurs s'accordent à dire que **les transports publics sont considérés comme la colonne vertébrale du MaaS**, ce qui induit une participation nécessaire des autorités publiques et des opérateurs de transport dans le déploiement de celui-ci.

L'opinion des huit villes interrogées et de la RBC vont globalement dans le même sens sur le rôle que **le secteur public doit jouer** dans le développement de ce type d'initiative. Celui-ci doit agir comme facilitateur et coordinateur pour **stimuler les échanges** entre les différentes parties prenantes, **donner une impulsion politique, établir un cadre législatif clair et être le garant du respect des objectifs de mobilité** (transfert modal, respect des plans de mobilité...).

Le secteur privé, quant à lui, pourrait être **en charge du déploiement des solutions techniques et des services de mobilité** (à l'exception du transport public). Il dispose en effet de certains atouts tels que des ressources matérielles et financières, une expertise, une plus grande souplesse décisionnelle et un accès aux données liées à leurs propres services de mobilité.

La tendance en Belgique est donc plutôt le développement de modèles hybrides. Reste à savoir à quelle échelle l'outil doit être développé. À Anvers, par exemple, le MaaS est développé à l'échelle communale. À Bruxelles c'est sur l'ensemble de la Région que le projet pilote MoveBrussels a été développé par la STIB (voir encart).

Différents interlocuteurs de l'étude ont également pointé le besoin de développer le MaaS à une échelle intermédiaire entre le niveau local et le niveau régional, comme par exemple au niveau des provinces ou des bassins de mobilité en Wallonie.

Quant au **rôle des régions**, tous les interlocuteurs considèrent, avec des degrés différents, que celles-ci doivent jouer un rôle dans le développement du MaaS, que ce soit en termes de **sensibilisation au numérique, de répliquabilité des projets** ou de la **mise en place de partenariats avec le privé** à plus grande échelle.

Le développement du MaaS à Anvers : une approche par étapes encart

Pour répondre aux différentes problématiques de mobilité et de congestion, la Ville d'Anvers s'est fixé comme objectif, dans son Masterplan 2020, que la moitié des déplacements dans le Grand-Anvers seront effectués autrement qu'en voiture à l'horizon 2020. Pour ce faire, la ville a développé une approche assez innovante en jouant le rôle d'incubateur au travers de divers appels à projet destinées aux entreprises actives dans le domaine de la mobilité.

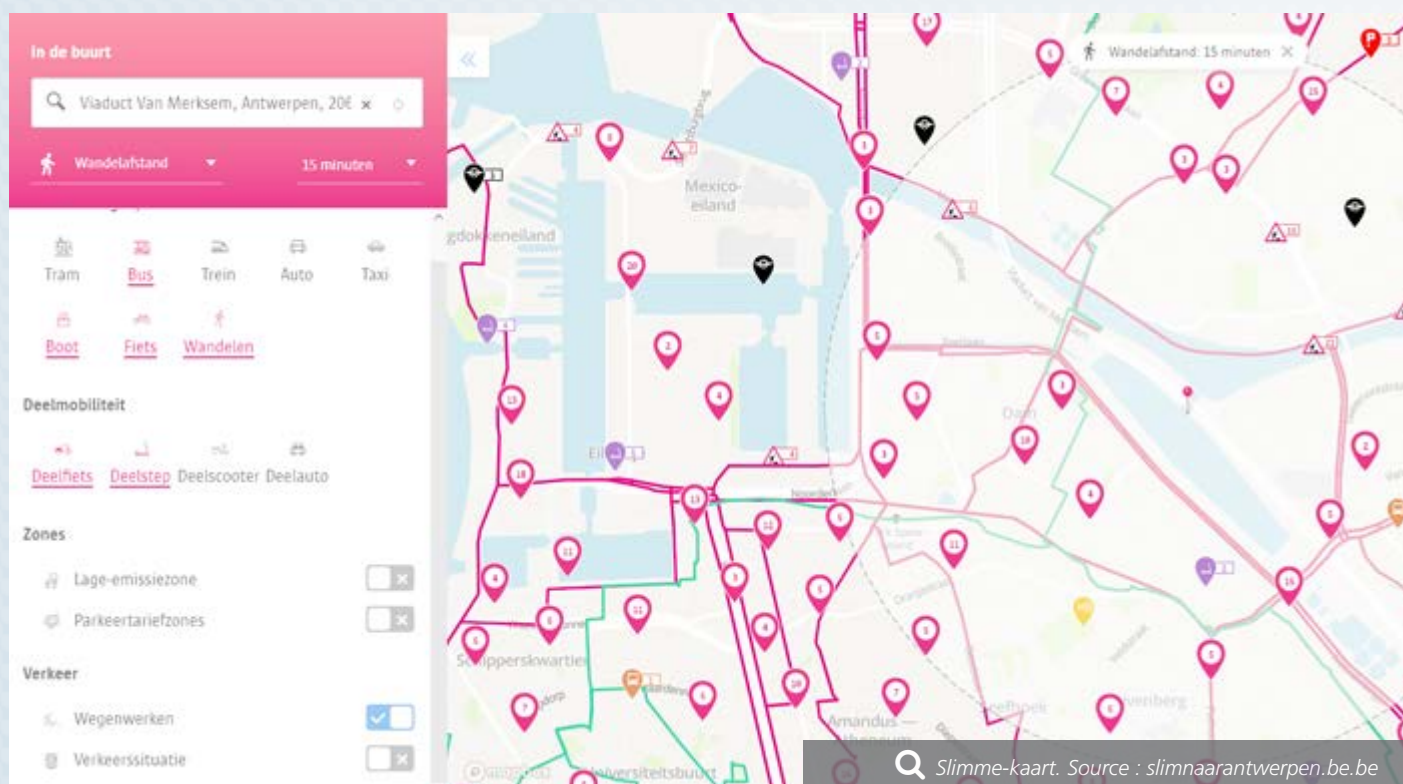
Les appels à projets lancés en 2016, 2017 et 2019, avaient pour but de développer des services de mobilité à court terme tenant compte des enjeux anversoïses. Le développement de ces projets a conduit à une augmentation du nombre de solutions de mobilité durables et innovantes (vélos partagés, covoiturage, coworking, solutions de paiement du stationnement, bureau-bus, solutions pour le transport de marchandises et la logistique urbaine, campagnes d'expérimentation...). La Ville a également développé dès 2017 son propre planificateur d'itinéraire intégrant des informations en temps réel sur les chantiers et perturbations.

Grâce à ces nombreuses possibilités de mobilité, les fournisseurs de solutions MaaS se sont intéressés à Anvers pour tester et déployer leurs services et ainsi offrir à l'utilisateur une solution globale permettant de comparer, choisir et réserver leurs trajets multimodaux. Etant donné la grande diversité de l'offre, ces acteurs du MaaS sont confrontés à des difficultés techniques pour interfacer les nombreux services avec leur solution intégrée.

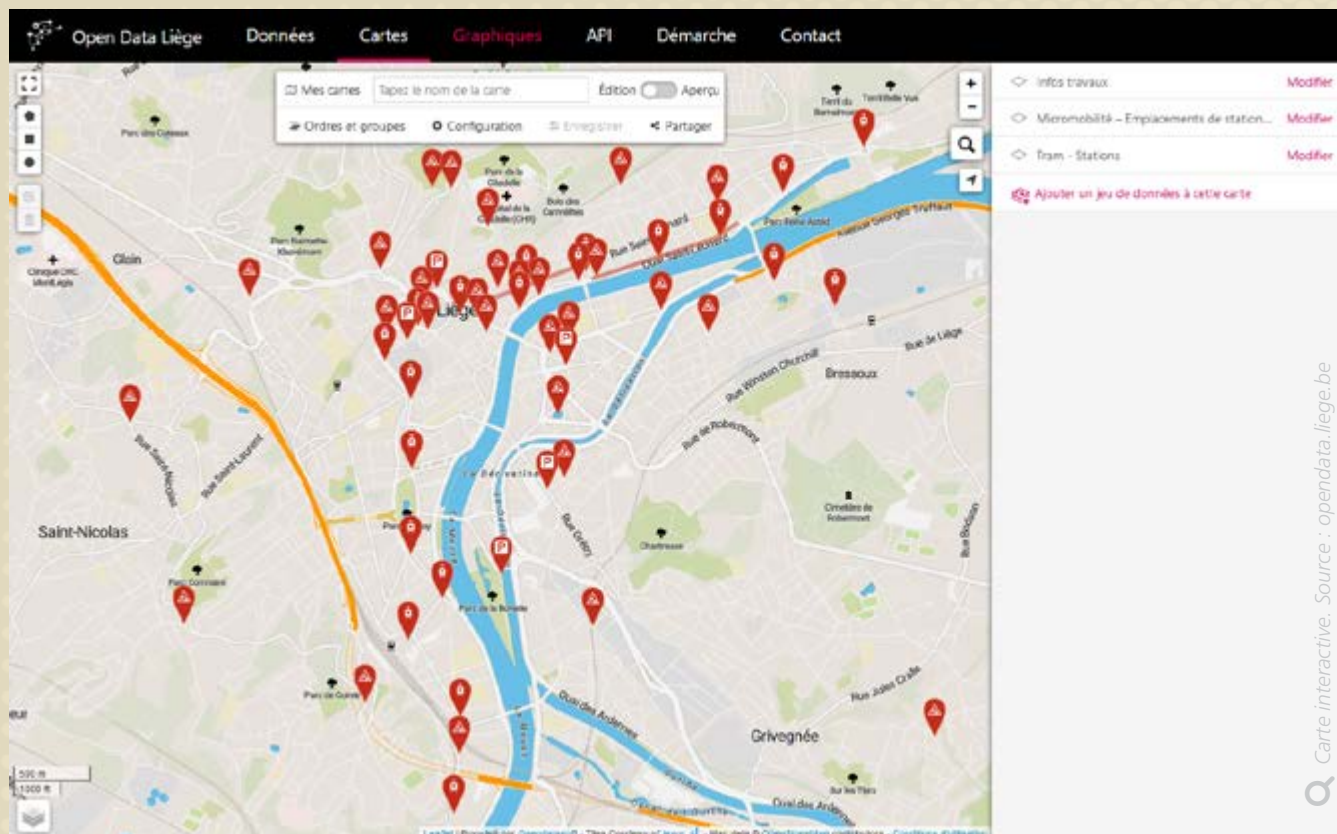
Afin de résoudre ce défi technique, la Ville a lancé en 2019 un nouvel appel à projet pour améliorer les connexions informatiques entre les services de mobilité présents et les applications MaaS. Par cet appel la Ville souhaite, à travers une aide financière et logistique, aider les prestataires de mobilité à augmenter leur connectivité et encourager les collaborations.

Ces différentes étapes conduisent au développement de tout un écosystème MaaS et plusieurs applications sont aujourd'hui disponibles aux utilisateurs (Skipr, Whim, MobiFlow, Olympus, Modalizy, etc). Pour encourager l'utilisation des modes de déplacement alternatifs, la Ville a même proposé une réduction sur l'abonnement MaaS pendant 2 ans à tous les résidents qui décidaient de se séparer de leur voiture et de leur carte de stationnement.

En savoir plus : <https://www.slimnaarantwerpen.be/fr/home>



En Wallonie aussi, ça bouge côté MaaS...



Carte interactive. Source : opendata.liege.be

À Liège, se déplacer mieux, se déplacer moins

Liège Métropole asbl développe une plateforme numérique à destination des utilisateurs réguliers du territoire des 24 communes du PUM de Liège (625 000 habitants). Le projet pilote, développé avec le soutien de Digital Wallonia, vise à fédérer les acteurs privés et publics de la mobilité. Cet écosystème de la mobilité met en évidence les services existants en rassemblant l'ensemble des informations sur l'offre de mobilité, présente des indicateurs et un catalogue open data, développe des outils de simulation (Vélo vs Voiture, trajets avec recours aux P+R) aidant les utilisateurs en termes de choix de mobilité et propose une cartographie interactive.

Cette plateforme d'invitation au changement sera tout bientôt accessible au public !

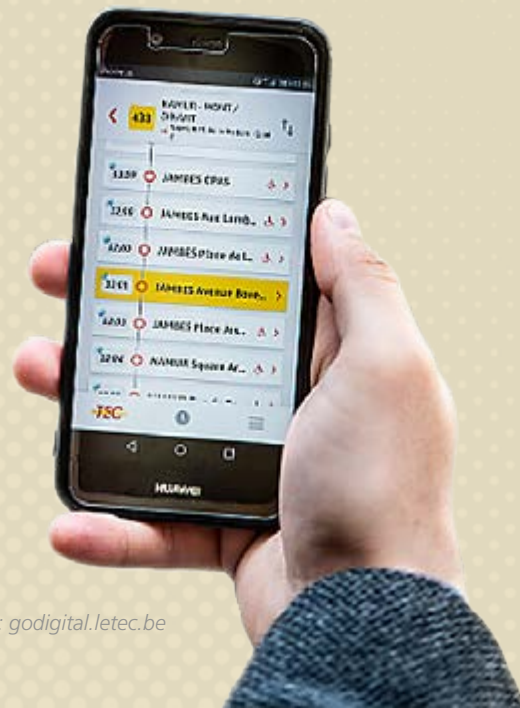
En savoir plus : <https://liegeeuropemetropole.eu/mobilite.php>
Contact : olivier.heuskin@liege-metropole.be

L'OTW s'engage dans la voie du MaaS

C'est à différents niveaux que l'OTW s'empare du thème du MaaS. Citons deux exemples : l'ouverture et le partage de données sur le transport de personnes dans le cadre des obligations européennes en matière de NAP (« National Access Point », un véritable portail Web qui joue un rôle crucial dans l'échange de données dans le domaine de la mobilité en Europe).

Aussi, dans le cadre de l'intégration de combinaisons multimodales, la nouvelle version de l'app' TEC. Elle offre, depuis cet été, la possibilité d'acheter et de valider des titres TEC et SNCB directement depuis l'application (la première à permettre l'achat des titres de transports des 2 opérateurs distincts). Elle permet non seulement de simplifier l'accès au réseau mais également d'offrir une alternative à la vente à bord des bus, actuellement suspendue.

En savoir plus : <https://godigital.letec.be>
Contact : renaud.therry@letec.be





INFRASTRUCTURES VELO

La rue cyclable... un dispositif adapté aux territoires peu denses ?

Après les Pays-Bas en 1980, l'Allemagne en 1997 (avec ses « Fahrradstrassen »), c'est en 2011 qu'une rue cyclable a été mise en place pour la première fois en Belgique. C'était dans la ville de Gand. Face au succès rencontré par cette expérience, l'État belge a décidé en février 2012 d'ajouter officiellement le concept de rue cyclable dans le code de la route belge. Celui-ci s'est alors étendu à d'autres villes belges : à Bruxelles en 2013 et plus récemment en Wallonie, notamment dans le cadre des aménagements temporaires.

Une rue cyclable autorise les cyclistes à rouler sur toute la largeur de la bande de circulation (ou de la voirie dans le cas du sens unique). La vitesse y est limitée à 30km/h. Toute rue cyclable est accessible aux véhicules à moteur qui ne peuvent toutefois pas dépasser les cyclistes.

En Région wallonne, ce sont les fiches de la Sécurithèque qui sont les références en termes d'aménagement. Ainsi, il y est entre autres précisé¹ différents points d'attention dont il s'agit de tenir compte pour bien aménager une rue cyclable :

- Les longueurs de sections sont de préférence relativement courtes, afin d'éviter « la frustration des automobilistes » et de diminuer le risque de dépassement ;

¹ Sécurithèque – fiche n° 291 : La rue cyclable

- La **largeur de la chaussée** est réduite. Le gabarit compact permet de rendre crédible le positionnement axial du cycliste ;
- L'aménagement prend en compte le **besoin des piétons**. Ainsi, dans certains cas, une zone de rencontre pourrait être plus opportune qu'une rue cyclable ;
- Le **stationnement** doit être limité et organisé avec attention en sorte de limiter les conflits (les manœuvres de parage et les problèmes d'ouverture des portières) ;
- Le **revêtement** doit être confortable, pour offrir un confort de roulage aux cyclistes ;
- La **déclivité** d'une rue cyclable doit être analysée pour la sécurité de tous.

Quant au régime de priorité, il est laissé à l'appréciation du gestionnaire de voirie et peut le cas échéant être adapté tout en évitant des régimes de priorité différents sur un même axe, contrairement à certains pays qui imposent, soit d'accorder la priorité aux vélos, soit le régime de priorité de droite pour une rue cyclable.



Que dit le code de la route ?

En son Article 2.61, il définit le terme de **rue cyclable** comme « une rue qui est aménagée comme une route cyclable, dans laquelle des règles de comportement spécifiques sont d'application à l'égard des cyclistes, mais dans laquelle les véhicules à moteur sont également autorisés. La validité du signal F111, qui indique la « rue cyclable » est limitée jusqu'au prochain carrefour. Le carrefour même ne fait donc pas partie de la rue cyclable. ».

L'Article 22novies du code précise que « Le cycliste peut utiliser toute la largeur de la voie publique lorsqu'elle n'est ouverte qu'à son sens de circulation et la moitié de la largeur située du côté droit lorsqu'elle est ouverte aux deux sens de circulation. » Les conducteurs de cycles ou de vélos électriques speed pedelecs sont assimilés aux cyclistes.

Au niveau trafic, le schéma d'aide à la décision² donnant une ligne de conduite quant au choix d'un aménagement cyclable, montre que la création d'une rue cyclable, où la mixité des usagers est la règle, n'est pas adapté à des voiries avec un trafic motorisé élevé. Il est considéré qu'avec un trafic supérieur à 3000 véh/jour, la rue cyclable n'est pas l'aménagement le plus adapté.

Afin de s'adapter au contexte wallon, aucune indication n'est donnée quant à un nombre de cyclistes. Il faut cependant une dynamique orientée vers un changement de mobilité : le but est, qu'à terme, dans la rue cyclable, il y ait plus de cyclistes que d'automobilistes.

² Sécurithèque, Fiche n°82 - [Matrice de la sécurité routière pour les aménagements cyclables](#)



Le cas d'une petite commune

En territoire peu dense, les villages de Bonheiden et Rijmenam (15 000 habitants), situés dans la province de Anvers, deviennent « communes cyclables ». Si aujourd'hui, le vélo ne joue qu'un rôle secondaire dans leur politique de mobilité (sa part modale est de 12 %), le conseil communal souhaite y développer son usage pour le faire passer au 1^{er} plan. Pour développer une entité compacte des courtes distances, une des actions est de transformer certaines rues résidentielles en rues cyclables dans l'idée de former de véritables itinéraires cyclables à destination du trafic pendulaire et scolaire !

En savoir plus : [Brochure fietsbeleidsplan](#)

Et les territoires peu denses dans tout ça ?

La crédibilité du concept dépend donc fortement du nombre de cyclistes utilisant la rue cyclable aux heures de pointe ou pendant la journée, tout en tenant compte du fait que le nombre de cyclistes après l'introduction de la rue cyclable peut augmenter. Et, s'il s'agit d'éviter que celle-ci ne devienne un emballage vidé de sa substance, des balises peuvent néanmoins être proposées pour l'usage du dispositif dans les territoires moins denses.

Quelques points d'attention pour veiller à ce que les usagers aient conscience, en empruntant une rue cyclable, de se trouver sur un itinéraire essentiel pour le vélo :

- La rue fait partie d'un réseau cyclable (ce qui nécessite donc une vision territoriale de la mobilité), il y a de nombreuses destinations cyclables, comme les écoles, dans le quartier, ou encore dans une zone bâtie ou la fonction résidentielle est dominante.
- La rue, très utilisée par les cyclistes, peut être convertie en rue cyclable sans problème. La mise en zone 30 peut être une première étape avant le passage en rue cyclable en attendant la progression du nombre d'utilisateurs.
- Les politiques de stationnement doivent également faire l'objet d'un examen attentif. Si la suppression de places de stationnement n'est pas toujours possible, son organisation est à étudier avec soin pour assurer la visibilité – et donc la sécurité – des cyclistes.

- La clarté de l'application du marquage, reprenant l'axe de bicyclette au milieu de la bande de circulation et la gestion des entrées, rend explicite le statut pour beaucoup. Elle suggère la place du cycliste au milieu de la voie, d'autant que, beaucoup d'utilisateurs ne connaissent pas encore le dispositif.
- L'interdiction de dépasser est l'un des éléments d'une rue cyclable, le cycliste donne le rythme. Il conviendra donc de s'assurer que la mise en rue cyclable ne joue pas d'effet « goulot d'étranglement » au détriment du confort des cyclistes qui pourraient ne plus se sentir en sécurité si des voitures venaient à montrer un empressement excessif.

Chaque site étant unique, il conviendra toujours de les examiner au cas par cas. Dans certains cas, une zone 30 classique, une zone de rencontre ou encore un chemin réservé sera plus opportun qu'une rue cyclable. Méfions-nous de l'hypothèse simpliste affirmant que la rue cyclable est « la » solution. Si améliorer l'infrastructure pour les cyclistes est souhaitable à bien des endroits, et s'inscrit dans la vision régionale FAST, il est à noter que les rues cyclables sont un moyen pas une fin. Le dispositif indique au cycliste « je peux être ici », ce n'est pas négligeable.

 Avec la collaboration de Frédéric Baelen, SPW-MI du DDSAV

 En savoir plus :

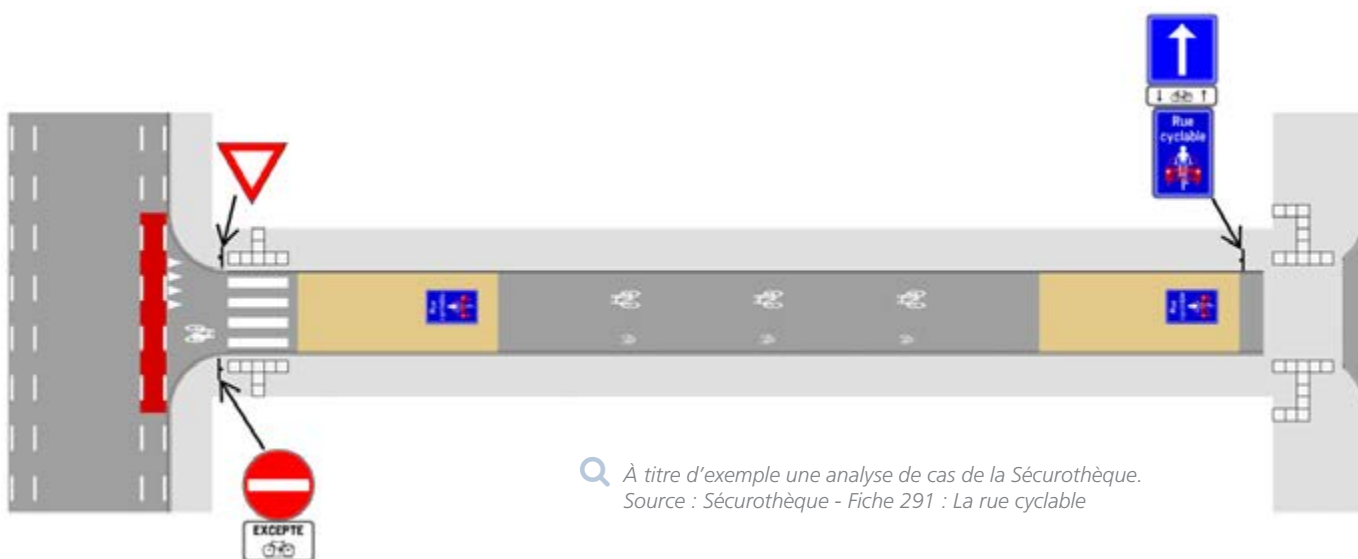
[Sécurithèque – fiche n° 291 \(récemment mise à jour\)](#)

[Sécurithèque – fiche n° 82](#)

[Rue cyclables, conférence vélo Suisse,](#)

[STEFAN MANSER 2020](#)

[Fietsberaad Vlaanderen, Cahier Fietsstraten in Vlaanderen, juillet 2015](#)



 À titre d'exemple une analyse de cas de la Sécurithèque.
Source : Sécurithèque - Fiche 291 : La rue cyclable



CYCLOPARTAGE

Un nouveau cadre légal pour les trottinettes et autres véhicules en free-floating

Afin d'encadrer l'usage et l'occupation du domaine public par des véhicules en flotte libre (free-floating), le Gouvernement wallon s'est prononcé par voie décrétole le 8 juillet 2021¹. Sont concernés : les vélos et les trottinettes (avec ou sans assistance électrique) ainsi que les motos et autres scooters partagés, de plus en plus en vogue dans les agglomérations urbaines.

Le texte vient modifier deux articles du décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales, dans lequel il est question de l'organisation des déplacements, de l'accessibilité et du stationnement à l'échelle de l'agglomération urbaine, et du recours aux PCM en vue d'orienter l'organisation et la gestion de l'accessibilité générale relevant de l'échelle d'une commune.

Le nouveau décret aborde les conditions d'obtention d'une licence pour les opérateurs, les conditions d'exploitations, les redevances, un volet infractions et sanctions ainsi que les questions relatives aux données personnelles.

¹ Le Décret du 8 juillet 2021, est le décret relatif au cyclopartage en flotte libre et modifiant les articles 4 et 12 du décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales, il a été publié au Moniteur belge le 15 août 2021.

Le Gouvernement fixe les conditions générales d'obtention d'une licence. Elles portent sur les diverses caractéristiques, couvrant tant les aspects techniques des véhicules partagés, que l'usage d'électricité verte pour le rechargement des véhicules, la protection de la vie privée, ou encore la souscription à une assurance, et aussi l'absence sur le véhicule de cyclopartage d'un moteur ou d'une assistance qui produit localement ou directement des émissions polluantes ou qui produisent des gaz à effet de serre ou des particules fines. Pour permettre le monitoring, il est aussi question de mise à disposition des données de géolocalisation des véhicules de cyclopartage, et de la transmission des données agrégées et anonymisées concernant l'usage des véhicules de cyclopartage en flotte libre.

Il est ensuite question des conditions d'exploitation. Ces dernières sont à fixer par voie de règlement par le conseil communal. Après consultation des opérateurs, les principes suivants sont au moins appliqués :

- les véhicules peuvent uniquement être **entreposés conformément au Code de la Route** ainsi qu'aux réglementations régionales et communales en vigueur, ils ne peuvent entraver l'accès au commerce, au transport public, ils ne peuvent entraver la circulation des piétons ni des PMR, pas non plus bloquer l'accès aux habitations et aux mobiliers urbains ;
- la commune peut fixer un **seuil maximal d'émissions sonores** à ne pas dépasser entre 22h-6h ou limiter les heures d'utilisation en période nocturne ;

- la commune peut fixer des **zones dans lesquelles il est interdit temporairement ou de manière permanente d'entreposer des véhicules** ;
- les véhicules mis à disposition par les opérateurs doivent **être en état de fonctionner** et répondre aux prescriptions techniques légales et réglementaires ;
- la commune peut rendre obligatoire la mise à disposition des véhicules dans des **emplacements de stationnement spécifiques** ;
- la commune peut **limiter le nombre de véhicules** de chaque opérateur individuel ou sur l'ensemble des véhicules de tous les opérateurs.
- la commune peut fixer des **zones dans lesquelles le cyclopartage doit être mis en place par l'opérateur** ;
- la commune peut fixer des **zones dans lesquelles la vitesse des véhicules est limitée**².

² En France, toutes les trottinettes électriques vendues doivent actuellement être bridées à 25 km/heure.

Autre aspect non négligeable, le conseil communal peut imposer, par véhicule utilisé pour un service en flotte libre, la perception d'une redevance à charge de l'opérateur au bénéfice de la commune. Il en va de même pour l'enlèvement.

Le décret aborde finalement les infractions, saisies et enlèvements. Il traite la question des amendes administratives et des agents sanctionneurs. Il en fixe les modalités d'exécution.

Les dispositions finales précisent en quoi le décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales est complété, à savoir que « le plan urbain de mobilité est réalisé en tenant compte des conditions d'exploitation des services de cyclopartage visées » dans le nouveau décret.

Le présent décret entrera en vigueur un an après sa publication au Moniteur belge. Toutefois, le Gouvernement peut fixer une date d'entrée en vigueur antérieure à celle mentionnée. Et... rien n'empêche les communes de déjà s'inspirer du document !

Les quelques définitions reprises dans le décret

- **La collecte** : la mise à disposition et le retrait du domaine public de véhicules de cyclopartage ;
- **Le cyclopartage** : service où des véhicules de cyclopartage sont mis à disposition de plusieurs utilisateurs pour des déplacements occasionnels où le véhicule de cyclopartage est entreposé, après chaque usage, pour un autre utilisateur ;
- **Le cyclopartage en flotte libre** : forme de cyclopartage où les véhicules de cyclopartage sont mis à disposition des utilisateurs notamment sur la voie publique et où le début et la fin de la période de location des véhicules de cyclopartage ne sont pas uniquement autorisés dans les parkings réservés ;
- **L'électricité verte** : électricité telle que définie à l'article 2, 11°, du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité ;
- **La licence pour cyclopartage en flotte libre** : licence au sens de l'article 3 qui autorise les opérateurs à fournir un service de cyclopartage en flotte libre ;
- **L'opérateur** : prestataire d'un service de cyclopartage en flotte libre ;

- **Le véhicule de cyclopartage** :
 - a) un cycle au sens de l'article 2.15.1 du Code de la route (c'est-à-dire essentiellement les vélos classiques) ;
 - b) un cyclomoteur, à savoir un cyclomoteur à deux roues au sens de l'article 2.17 du Code de la route (c'est-à-dire les cyclomoteurs de classe A, B ou les speed pédélec) ;
 - c) une motocyclette, à savoir un véhicule motorisé à deux roues au sens de l'article 2.18 du Code de la route, sans side-car (les motos donc) ;
 - d) les autres cycles, cyclomoteurs et motos autorisés à stationner en dehors de la chaussée en vertu du Code de la route (ce qui ouvre la porte aux trottinettes et trottinettes électriques).
- **Le véhicule électrique** : véhicule tel que défini à l'article 2, 27° bis, du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité ;
- **L'enlèvement** : le fait pour l'agent qualifié de déplacer un véhicule de cyclopartage vers un lieu respectant les conditions d'exploitation ;
- **La saisie** : le fait pour l'agent qualifié de rendre inaccessible un véhicule de cyclopartage. Le véhicule de cyclopartage est rendu à l'opérateur à sa demande.

Transport à la demande et Navette autonome à Louvain-la-Neuve

Interview retour sur expérience

Nous vous en parlions dans un précédent numéro, Louvain-la-Neuve a accueilli deux services de mobilité inédits pour faciliter les déplacements de ses citoyens et connecter davantage les différentes zones de son territoire. D'une part, le service de transport à la demande du TEC, TEC à la demande, qui sillonne les rues de la ville, ses parcs d'activités et plusieurs villages environnants. Et, d'autre part, la mise en service d'une navette autonome, Autonom-e.

Fin août se terminaient les 6 mois d'expérience de la navette autonome. Quant au projet de transport à la demande, la décision de prolongation d'un an a été prise suite à la nécessité de récolter des données complémentaires et a pu être mise en place grâce à un nouveau soutien financier régional. Tandis que le TEC s'attelle à la rédaction des rapports d'évaluation officiels et des recommandations, nous avons hâte d'entendre un premier bilan de ces expériences encourageantes. Aussi, le CeMaphore est allé à la rencontre de Simon Collet, Directeur d'exploitation du TEC Namur – responsable de ce projet innovant – pour un petit retour.





Le CeMaphore – Nous le voyons à d’autres égards – une bande bus dynamique expérimentée avant une mise en œuvre définitive, ou des aménagements temporaires en période Covid – la culture du test se développe en Wallonie. Qu’est-ce que le passage par la phase « test » vous aura permis ?

Simon Collet – Avant d’investir massivement du temps et de l’argent dans de nouveaux concepts, quels qu’ils soient, il est très utile d’expérimenter à petite échelle. On doit avoir le droit de se tromper, de corriger rapidement le tir grâce à une équipe dynamique et très impliquée. Coordonner un nouveau service à grande échelle dès les premiers tours de roue, ce n’est pas réaliste. En corollaire, il est primordial que la communication au public soit orientée dans ce sens. Deuxièmement, on peut mesurer la maturité d’une technologie pour contribuer à atteindre nos objectifs. Cela permet de mieux cerner les coûts réels (de tous types) et dimensionner le budget nécessaire pour une généralisation éventuelle. Enfin, il est essentiel que des services publics comme le TEC contribuent à alimenter les expériences en matière de nouvelles technologies, cela afin de pouvoir promouvoir leur développement dans une optique d’intérêt général.



CeM – Tant d’un point de vue technologique qu’humain, le projet de navette autonome est un fameux défi. Quel est le premier bilan de cette expérience ?

S.Collet – Cette expérience fut... très énergivore, comme la plupart des projets pilotes ! Plus concrètement, une navette autonome – ou appelons-la plutôt automatisée selon le terme utilisé par un de nos opérateurs – demande à ce que son itinéraire planifié soit littéralement bichonné au quotidien. Son environnement 3D doit être très stable, en incluant une marge de sécurité importante et proportionnelle à sa vitesse. Au vu des comportements humains habituels, de la végétation changeante et de la météo, les interventions des services techniques de la Ville ou des opérateurs pour contourner un obstacle en Belgique ont été très nombreuses. Enfin, notre vision initiale de complément et non de substitution de nos services classiques se confirme : ce type de véhicule pourrait selon nous être adapté pour offrir des solutions de last miles dans les années, voire les décennies, à venir. Nous ne visons certainement pas de remplacer l’humain, qui continue à être central et indispensable dans l’exercice de nos missions.



CeM – Comment les chauffeurs, transformés en « opérateurs » à bord de la navette autonome, ont-ils vécu l’expérience ?

S.Collet – Ils étaient volontaires et motivés, ce qui a grandement contribué au succès du projet. Un des enseignements de notre consœur, la STIB, était de faire varier leur travail : ils alternaient ainsi leurs journées avec la conduite de véhicules classiques. Ils ont beaucoup aimé le contact avec les voyageurs (pour la très grande majorité des curieux, pas des navetteurs classiques). Mais, ils se lassaient parfois aussi de voir à l’avance à quels endroits ils allaient être bloqués, pour les raisons expliquées précédemment.



CeM – La navette parcourait des voiries communales et traversait un carrefour régional. Au niveau exploitation également, différents opérateurs étaient sur la balle. Pour faire émerger des nouveaux usages, la question de la gouvernance est un élément central. Pouvez-vous nous dire un mot sur les défis rencontrés à cet égard ?

S.Collet – Oulala... Ce fut en effet épique. Les plannings très ambitieux ont pu être tenus grâce notamment à plusieurs collègues du SPW ! Dès 2020, un an avant le lancement, nous nous sommes appuyés sur une analyse de risques. Cette analyse s’est déroulée avec l’aide de plus de 20 personnes, issues de presque autant d’institutions concernées par la question du véhicule autonome. Et, progressivement, des mesures d’accompagnement ont été établies pour supprimer ou porter les risques à un niveau acceptable.



CeM – Le transport à la demande (TAD) va, lui, se prolonger pour une période d’une année, pouvez-vous nous préciser les objectifs de cette nouvelle phase ? L’idée est-elle de standardiser l’expérience ? Quelle est la vocation des TAD en termes de niveaux de services ?

S.Collet – L’objectif de « TEC à la demande » pour les 12 prochains mois, c’est d’une part, voir comment optimiser l’utilisation du service en ayant enfin stabilisé l’offre (en 7 mois, jusqu’ici, il y a eu 3 ou 4 adaptations successives). Il sera toujours possible ensuite d’agir à la marge sur certains paramètres techniques, sans que cela ne soit vraiment visible par les voyageurs. D’autre part, nous souhaitons pouvoir réaliser une analyse de rentabilité sociale, économique et environnementale. Celle-ci est indispensable pour dimensionner d’éventuelles extensions et/ou prolongations du projet. À partir de quel coût, de quelle fréquentation, de quelles émissions de polluants, etc. le service ne serait-il plus adapté ? Si ces questions sont à arbitrer par les décideurs, il nous revient de les éclairer sur base de données objectives.

Les TàD collectifs ont en général pour vocation de compléter les réseaux structurants (trains, bus classiques), là où ces derniers n'atteignent plus les seuils pertinents (soit à cause d'une densité de population faible, soit pendant des tranches horaires à faible demande. Les budgets publics, mais aussi les émissions de polluants, guident nécessairement les décisions d'offrir ou non un service de mobilité. Aujourd'hui, en Wallonie, il y a encore trop peu d'expériences de TàD dynamique, qualitatif, intégré aux réseaux structurants, et facile à utiliser. Ce sont les conclusions d'un projet comme TEC à la Demande qui devraient permettre aux autorités wallonnes de dimensionner et planifier de futurs services de ce type.



CeM – Pour palier la carence de lignes régulières, le TAD a de l'avenir en territoire peu dense. Avez-vous une idée claire de comment inscrire le TAD en complémentarité avec la « flotte classique » des bus du TEC ?

S.Collet – Je pense qu'il faut à la fois standardiser et s'adapter à chaque contexte local. Le concept doit être unique pour être compris facilement. Il doit être possible de l'utiliser sur tout type de territoire. Le standardiser permet également des économies d'échelles sur une série de postes (suite logicielle pour gérer l'offre, la demande et les paiements ; communication ; branding¹ ; etc.). Mais, le niveau de service (horaire de fonctionnement, limites de rabattement sur certains pôles, nombre de véhicules disponibles simultanément, ...) dépendra de la demande potentielle et du budget disponible dans chaque bassin de vie souhaitant compléter ses services de mobilité. Le cadre financier et réglementaire devrait être défini par la Région dans les prochains mois et le TEC est candidat pour accompagner le développement de ce type de service de mobilité.

¹ Ndlr. Le Branding est une stratégie marketing qui promeut et gère l'image d'une entreprise, d'une marque ou d'un produit. Il regroupe l'ensemble des aspects intervenant dans son image de marque.



CeM – Le TAD est souvent présenté comme outil visant à réduire les fractures sociales et territoriales en matière de mobilité, en prenant en compte les publics présentant le plus de difficultés à accéder à la mobilité (les personnes âgées isolées, les demandeurs d'emploi non véhiculés, les personnes à mobilité réduite), avez-vous pu évaluer l'expérience de Louvain-la-Neuve selon ce critère ?

S.Collet – Pas encore mais la question est intéressante. Cela avait été fait pour un précédent projet du TEC, FlexiTEC (en provinces de Namur et Luxembourg). Et, en effet, le TàD venait offrir une sorte de « mobilité de base » avec un fort accompagnement humain. Dans le cadre de TEC à la demande à Louvain-la-Neuve, on automatise les opérations de matching de l'offre et de la demande, et de paiement, pour des raisons logistiques évidentes. Mais on a tenu à proposer une double intégration : d'une part, la carte de crédit n'est pas obligatoire (la carte Bancontact et le virement sont possibles). D'autre part, on peut réserver par téléphone, mais il faut nécessairement un GSM pour recevoir les SMS de notifications d'arrivée du véhicule. C'est ce genre de détails qui font de TEC à la Demande un véritable service public, et... qui ont rendu le projet complexe à lancer.



CeM – Quel rôle le TEC pourrait jouer dans l'émergence de nouvelles initiatives ?

S.Collet – Le TEC a une expérience indéniable dans la gestion de conducteurs, de transporteurs privés, d'outils de paiement, d'intégration aux réseaux structurants (et éviter de les phagocytter, ce qui serait un risque réel en cas de mauvaise coordination). Nos métiers se renouvellent à une vitesse de plus en plus importante, mais nous suivons les tendances et essayons de les intégrer pour un meilleur service à la population. Enfin, nos équipes des Directions territoriales connaissent leur terrain, surtout quand elles entretiennent des contacts réguliers avec nos premiers partenaires, les Communes.



En savoir plus : **Le projet NAVAJO** a été initié par la Ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve, le TEC, soutenus par Digital Wallonia et le Ministre wallon de la Mobilité. Plusieurs partenaires ont également participé à sa réalisation. Les rapports d'évaluations et les recommandations seront disponibles fin 2021 sur le site du projet.



BOITE À OUTILS

Questions de CeM

Zone 30 – Ville 30, quelle est la différence ? Quelles sont les règles en termes de largeur de trottoirs ? Comment gérer le stationnement des poids lourds ? Quels sont les droits et devoirs à l'égard des véhicules d'urgence ? Vélos électriques, que dit la réglementation ?...

Vous êtes nombreux à nous solliciter avec des questions de mobilité diverses plus intéressantes les unes que les autres. Certaines d'entre elles trouvent une réponse directe, d'autres nécessitent une recherche plus approfondie. Souvent, cette recherche se fait auprès des autres conseillers en mobilité qui apportent leur précieuse expertise de terrain. Merci à vous de « jouer le jeu », en vous impliquant par vos contributions. Par ce biais, vous faites vivre le réseau et permettez de mutualiser les avancées.

Outre leur publication dans notre revue CeMaphore, dans laquelle une question d'actualité fait l'objet d'un approfondissement, nous avons compilé et mis à jour les réponses apportées. Elles sont regroupées par thématiques et se trouvent sur le portail de la mobilité de la Wallonie. Ces fiches font l'état de l'interpellation au niveau réglementaire, juridique et/ou méthodologie.



 **En savoir plus :** Rendez-vous sur la [page dédiée aux questions de CeM du portail de la mobilité](#)

Sécurothèque

Comment implanter des coussins berlinois ? Qu'est-ce que le triangle de visibilité en carrefour ? Quelle est la procédure pour les audits de sécurité des infrastructures routières ? Comment signaler une zone dédiée au dépose-minute ?

Le SPW MI met à disposition des CeM, des gestionnaires de voiries et des professionnels de la sécurité routière un site technique appelé Sécurothèque. Celui-ci, continuellement en cours d'enrichissement, met à disposition une documentation sur les moyens à mettre en œuvre pour sécuriser les aménagements routiers existants ou en projet. Elle comprend aussi un ensemble de fiches et de planches sur les prescriptions relatives aux signaux routiers.



 **En savoir plus :** [site de la Sécurothèque](#)



Véhicules autonomes et infrastructure routière.

Connected & Autonomous Vehicles et infrastructure routière
Etat des lieux et prospective, Kris Redant Hinko van Geelen, Centre de Recherches Routières, 2020

Le Centre de Recherches Routières (CRR) et les représentants des gestionnaires routiers, du secteur automobile, des sociétés de transports en commun, des instituts de recherche, etc. tentent de faire le point sur la question des véhicules autonomes en plein essor. Principalement pour voir comment l'infrastructure pourrait ou devrait évoluer afin de ne pas constituer un frein au déploiement futur de ce type de véhicule, mais au contraire pour contribuer à la réussite de leur introduction.

 <https://brrc.be/fr/expertise/expertise-apercu/connected-autonomous-vehicles-infrastructure-routiere>






PARTICIPEZ AU QUIZ DE LA ROUTE JUSQU'AU 15 NOVEMBRE !
JOUEZ MAINTENANT

COMMENCER LE QUIZ >

INSCRIPTIONS ENTREPRISES - QUIZ 2021 >

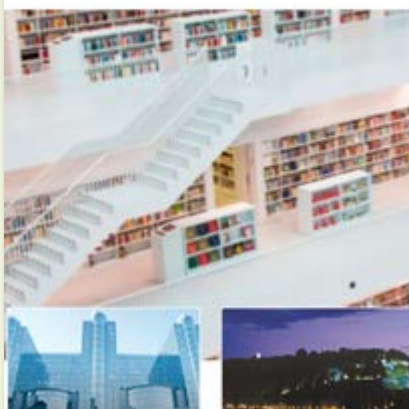
Le Quiz de la route édition 2021 est ouvert.
Vous avez jusqu'au **15 novembre** pour tester vos connaissances sur le code de la route !

Quizz de la route
L'Agence Wallonne pour la Sécurité Routière prépare son nouveau quizz de la route. Rendez-vous du 15 octobre au 15 novembre pour tester vos connaissances sur le code de la route !

 www.quizdelaroute.be



EDIWALL
Les Éditions du Service
public de Wallonie



Ediwall et Bibliowall

Deux bonnes adresses pour ceux qui souhaitent, soit commander soit consulter les publications du Service public de Wallonie : Ediwall pour les publications wallonnes (notamment sur les aides européennes et régionales, l'environnement, le territoire, les routes, les voies navigables et la mobilité), et Bibliowall, le réseau des bibliothèques de l'administration wallonne dont le portail documentaire permet la consultation sur place au public extérieur et l'emprunt aux agents du SPW des cabinets ministériels wallons, des organismes para-régionaux et du Parlement de Wallonie (pas aux communes).

🔗 <https://ediwall.wallonie.be/>
<https://bibliotheques.wallonie.be/>

La mobilité dans les territoires peu denses. Un défi pour la cohésion et l'égalité des territoires, Cerema 2021

Ce « Petit Essentiel », rédigé par le Cerema, synthétise en 12 pages les conseils pour mener des démarches locales d'organisation des mobilités dans les territoires peu denses. Pour faire les bons choix, chaque territoire doit se donner les moyens d'appréhender ses propres enjeux de mobilité au regard des besoins des usagers, des pratiques observées et du développement socio-économique envisagé. Cela nécessite un diagnostic préalable et une analyse des besoins de déplacements et des pratiques actuelles de mobilité. En fonction des objectifs de politiques publiques et des moyens engagés, les actions à mener pourront être hiérarchisées et planifiées dans des documents stratégiques et opérationnels. Sur la page d'accueil du Cerema, une interview en 3 questions d'Isabelle Mesnard, co-rédactrice de ce document, complète la publication sur les actions que les pouvoirs locaux peuvent mettre en place.

🔗 <https://www.cerema.fr/fr/actualites/mobilite-territoires-peu-denses-interview-3-questions>

La mobilité dans les territoires peu denses

Un défi pour la cohésion et l'égalité des territoires

Collection | Le P'tit Essentiel





Stationnement devant un garage Quelques cas particuliers



Source : dhnet.be



La CeM de Nivelles a interpellé le réseau des CeM à propos de quelques situations spécifiques de stationnement devant un garage : l'occasion de faire le point sur le sujet !

Le code de la route, qui constitue la base de toute réponse aux questions qui se posent en la matière, indique que :

Art. 25.1. Il est interdit de mettre un véhicule en stationnement :

3° devant les accès carrossables des propriétés, à l'exception des véhicules dont le signe d'immatriculation est reproduit lisiblement à ces accès.

Art 27.6. Le stationnement à durée limitée, visé aux points 27.1. et 27.2. ne s'applique pas aux véhicules en stationnement devant les accès de propriétés et dont le signe d'immatriculation est reproduit lisiblement sur ces accès.

En zone bleue, un véhicule qui est stationné devant un accès carrossable doit-il poser son disque de stationnement ?

Sur base du code, la réponse est simple.

Le véhicule du riverain, voire d'une autre personne – dont le numéro de la plaque d'immatriculation est reproduit sur la porte du garage ou devant l'accès à la propriété – est autorisé à stationner à cet endroit et n'est pas tenu de placer un disque de stationnement.

À défaut de la mention de la plaque d'immatriculation, personne ne peut stationner à cet endroit. Le véhicule non autorisé qui stationne devant un garage commet deux infractions (interdiction de stationner (SAC) et non-respect de la zone bleue (redevance ou taxe)).

À noter que l'arrêt pour charger ou décharger, embarquer ou débarquer, reste autorisé.

En zone payante, un véhicule qui est stationné devant l'accès carrossable qui indique sa plaque d'immatriculation doit-il poser un ticket de stationnement ?

Le véhicule du riverain, voire d'une autre personne – dont le numéro de la plaque d'immatriculation est reproduit aux accès carrossables – est, comme pour une zone bleue, autorisé à stationner à cet endroit, mais il doit apposer son ticket de stationnement, sauf s'il dispose d'une carte de riverains qui l'en exonère. En effet, le code de la route ne prévoit pas d'exception comme en matière de zone bleue.

À défaut de la mention de la plaque d'immatriculation, personne ne peut stationner à cet endroit. Dans ce cas de figure, le véhicule non autorisé à stationner devant le garage commet aussi deux infractions (interdiction de stationner (SAC) et non-respect de la zone bleue (redevance ou taxe communale)).

L'arrêt pour charger ou décharger, embarquer ou débarquer, est toujours autorisé.

Peut-on inscrire plusieurs numéros de plaque aux accès de la propriété ?

Le code ne fixe pas un maximum quant au nombre de plaques. Il n'indique pas non plus si les plaques qui apparaissent aux accès peuvent être modifiées régulièrement. Donc, a priori, une grande souplesse est possible à cet égard.

Dans tous les cas, les véhicules stationnés dans la rue doivent laisser un espace suffisant pour effectuer la manœuvre permettant d'entrer le véhicule dans le garage ou dans l'allée (recommandation : autour de 3 m mais tout dépend de la configuration des lieux), ce qui est souvent moins que la largeur nécessaire pour stationner le long de la chaussée (5m minimum). Si, par exemple, la largeur de la porte de garage ainsi que celle de la voirie sont très étroites, des solutions peuvent être recherchées avec la commune.

Un entrepreneur vient faire des travaux chez M. Durand. S'il place sa camionnette devant le garage de son client en zone bleue ou en zone payante, doit-il mettre son disque ou apposer un ticket de l'horodateur ?

L'entrepreneur ne peut stationner. De manière générale, le propriétaire peut faire une demande d'occupation temporaire de la voie publique à l'intention de l'entrepreneur. Ainsi il sort de la législation « réglementation du stationnement », au profit de la demande d'occupation temporaire.





Huy, bpost lance un projet de distribution en vélo-cargo électrique

Avec l'introduction du vélo cargo, c'est le métier de l'opératrice postale qui évolue. Elle se rend désormais à bord de sa camionnette en périphérie de l'hypercentre avec le courrier et les colis de la journée, elle y charge le vélo-cargo avec le courrier et des petits et moyens colis, avant de réaliser sa tournée dans le centre. Ce nouveau mode de distribution mis en place à Huy contribue à réduire le nombre de véhicules dans l'hypercentre et à passer à des modes de transport moins polluants avec émissions de CO² nulles ou faibles. Ce projet s'inscrit dans le programme Logistics in Wallonia de la Région wallonne.

Plus d'informations : [actualités de la Ville de Huy](#)



Containers protégeant le RAVeL à Liège

Une nouvelle utilisation intéressante pour les containers d'un projet multimodal 100 % low-tech. Les containers ne servent pas uniquement pour les produits comestibles, ils sont immanquables partout, Ici dans le cadre de la réhabilitation du site Coronmeuse à Liège, où la SPAQUE évacue plusieurs milliers de tonnes de terres polluées par péniche, les containers servent de tunnel pour les utilisateurs du Ravel, ainsi protégés des aléas du chantier.

Plus d'information : <https://www.youtube.com/watch?v=NOFQRscrzi8>



Libre parcours solidarité aux sinistrés en Wallonie

Suite aux inondations du mois de juillet dernier et à leurs conséquences, les opérateurs publics de transport (la SNCB, le TEC, De Lijn et la STIB) conscients des difficultés que cette situation implique en termes de mobilité, et en concertation avec les ministres fédéral, wallon, flamand et bruxellois de la Mobilité ainsi que le ministre flamand de l'Intérieur, ont décidé de mettre à la disposition des communes et des victimes les plus touchées des titres de transport spécialement dédiés, pour leur permettre de se déplacer gratuitement sur l'ensemble du territoire.

Sont spécialement concernées les personnes résidant dans les communes impactées par ces inondations ou dont le logement est inhabitable, et/ou dont le moyen de transport personnel est devenu inutilisable.

Plus d'information : "[Libre-parcours Solidarité](#)"



Nivelles, du mobilier urbain smart

Avec ce projet Smart City " Quand data et usagers dessinent l'espace public ", le mobilier urbain connecté est interchangeable, à l'instar du comportement que nous pouvons avoir à l'intérieur de nos maisons, où il est agréable de tester, de décorer, d'aménager nos salons en mettant un fauteuil ici, une commode là... et d'observer si, dans le temps, cette solution est efficace et adaptée. Les objectifs de ce projet soutenu par Digital Wallonia sont multiples : redynamiser le centre-ville en améliorant la convivialité et la fonctionnalité des espaces publics et en les adaptant selon les usages, identifier les besoins auprès des citoyens grâce à une plateforme numérique participative, simplifier le travail des services techniques ou encore améliorer la gestion des ressources.

Plus d'info : [Nivelles Smart City](#)



Avec Baudouin de Dikkenek, Bruxelles Mobilité ne mâche pas ses maux...

L'usage de certaines substances (alcool, drogues) constitue un penchant problématique. En 2020, l'institut Vias affirmait que 14% des conducteurs Bruxellois de moins de 34 ans inhalent au moins une fois par mois du gaz hilarant avant de prendre la voiture. Un constat qui amène Bruxelles Mobilité à s'attaquer à la conduite sous influence avec la campagne «Déjouez les pronostics». Une campagne de sécurité routière qui sort totalement des codes... Le spot a été diffusé sur les réseaux sociaux, en télé en marge des matches de l'Euro, ainsi que via un affichage dans les quartiers festifs de Bruxelles.

Le spot (youtube) : [Déjouez les pronostics](#), Bruxelles Mobilité – Brussel Mobiliteit





 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 : MAAS. Source : mobilit.belgium.be