

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

Edito du **manager bassins de mobilité** au SPW

Mobilité douce – Mise en place de **commissions piétons**

Focus sur les **infractions en matière de circulation**

Le **réseau Express wallon** prend forme

Vélo – **Approbation d'un Plan fédéral et d'une Note d'intention** pour la Wallonie

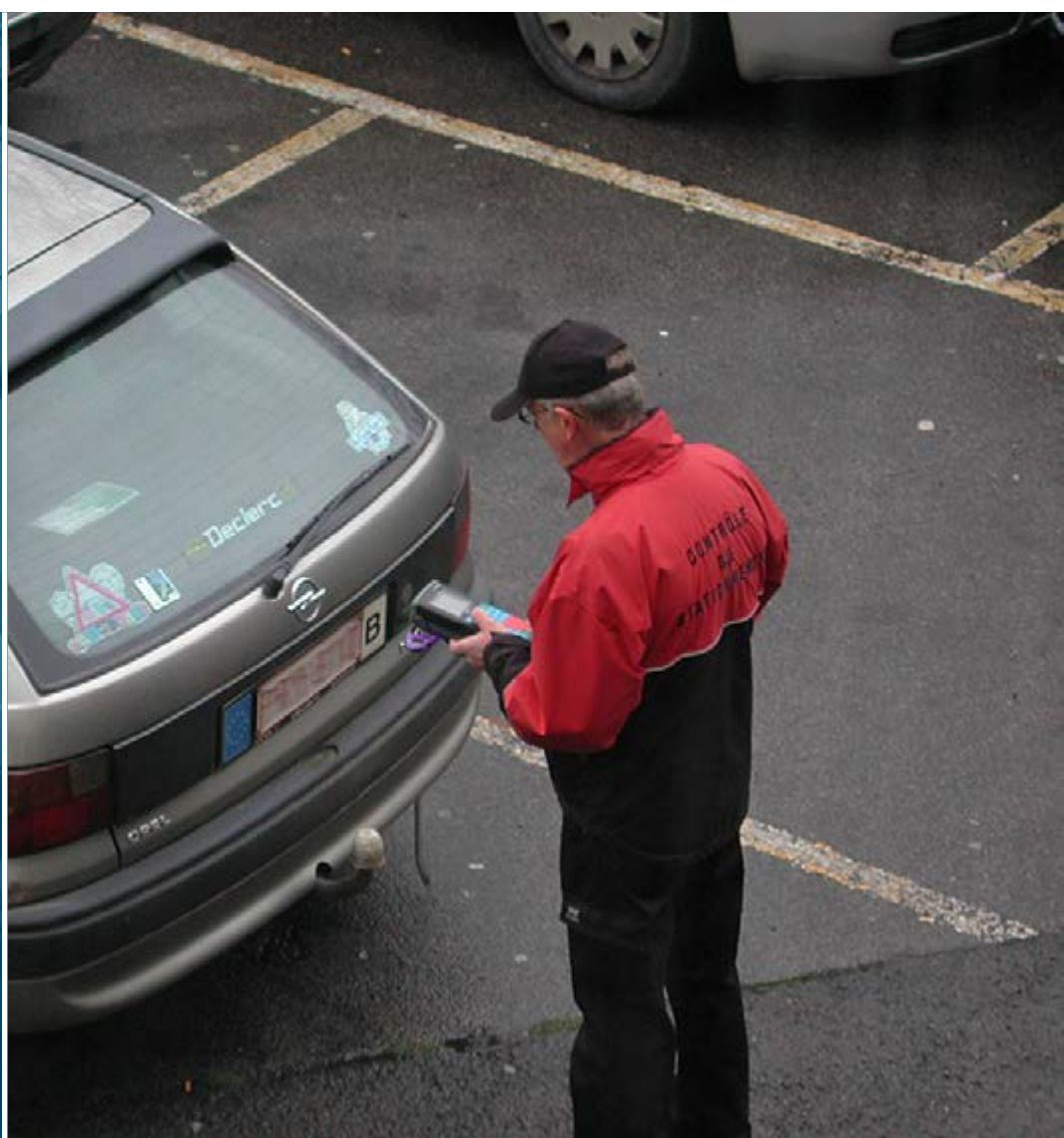
Sécurité routière – Une nouvelle feuille de route avec le **Plan fédéral « All for zero »**

Bruxelles mobilité et la STIB : nouveaux voisins pour une gestion plus efficace des déplacements

Vu/Lu/Entendu

D'ici et D'ailleurs

Question de CeM – **Rédaction des Règlements complémentaires de circulation routière**. Petits rappels



ÉDITORIAL

La parole à Alain PIRON : Au SPW – MI, je suis... **Manager des bassins de mobilité**

Mon rôle consiste à...

- piloter et coordonner la définition et la mise en œuvre des bassins de mobilité à l'échelle de la Wallonie, en m'appuyant sur l'expertise du Département de la Stratégie de la mobilité et de l'intermodalité, de l'AOT et de toutes les collaborations transversales ;
- organiser la gouvernance de ces bassins et coordonner le travail des gestionnaires de Plans de mobilité de bassins ;
- participer activement à la révision du cadre décretaal organisant la mobilité en Wallonie.

De quoi parlons-nous ?

La définition¹ actuelle de bassin de mobilité :

« Une circonscription géographique comprenant plusieurs territoires communaux résultant de l'existence d'un ou plusieurs pôles d'attraction vers lesquels les habitants du bassin se déplacent quotidiennement, étant entendu que les déplacements internes au bassin de mobilité sont plus importants que les déplacements vers ou depuis l'extérieur de ce même bassin ».

¹ Source : Le décret du 28 mars 2018 réformant le groupe TEC définit la notion de « bassin de mobilité » [Art. 1 bis du décret du 23/12/1989 relatif au transport en commun].

Si je la vulgarise : chaque jour, les habitants se déplacent à l'intérieur d'un territoire vers des lieux d'activités : emplois, magasins, écoles, loisirs, hôpitaux... L'analyse de ces déplacements va permettre de déterminer un territoire délimité qui deviendra à terme un bassin de mobilité.

Ce concept est illustré sur la carte ci-contre.

Le bassin de mobilité concerne l'ensemble des modes de transports et l'intermodalité entre ces différents modes, quels que soient les motifs. Des bassins de mobilité cohérents favoriseront la multimodalité.

La notion de bassin de mobilité renvoie à des comportements de mobilité s'exerçant sur des territoires plus étendus que le niveau communal. En effet, pour être efficace, une série de politiques visant à agir sur les comportements de déplacements et la mise en place d'outils adaptés doivent s'envisager de manière supra-communale : conception des réseaux physiques de transport (routes, voies ferroviaires, itinéraires cyclables structurants...), de l'offre de transport public et de l'offre alternative via les Centrales locales de mobilité.

Comment concevoir les bassins de mobilité ?

Nos comportements de mobilité offrent une image assez fidèle de l'utilisation du territoire wallon (tous modes, tous motifs). Lorsque nous quittons notre domicile pour enchaîner nos activités, nous laissons une trace via notre GSM (Floating Mobile Data). Rassurez-vous : un flux n'existe que si 10 traces par heure sont relevées, le RGPD est respecté puisqu'il n'est nullement question de déplacement distinctif. L'ensemble de ces traces, ramenées à un territoire plus large, fait émerger des pôles principaux, secondaires... selon la densité de déplacements concentrés vers ces pivots.

Ensuite, les paramètres du futur, tels que le vieillissement de la population, les nouveaux modes de transports, l'évolution des réseaux (cheminements cyclables), ... sont pris en compte.

Pour améliorer notre mobilité future, il est important de travailler sur des stratégies de mobilité multimodale à l'échelle des bassins de mobilité, et c'est un des enjeux de la révision du cadre décretaal organisant la mobilité en Wallonie.

✉ Contact : alain.piron@spw.wallonie.be



Source : sharpmania.ch



Q Liège, piétonnier. Source : SPW – Direction de l'Édition.

MOBILITÉ DOUCE

Mise en place de **commissions piétons**

Dans le cadre de la vision FAST du Gouvernement wallon, la part modale des piétons devrait quasi être multipliée par deux d'ici 2030. L'inversion de la hiérarchie des modes de déplacement est aussi annoncée dans la Déclaration de politique régionale, avec une priorité mise sur les modes de déplacements actifs et d'abord sur la marche. Ce « principe STOP »¹ est donc maintenant reconnu par les trois Régions.

¹ Qui consiste à prendre en compte dans toute politique de mobilité dans l'ordre : les piétons, puis les cyclistes, ensuite le transport public et enfin la voiture individuelle.

Cela implique la mise en œuvre de nombreuses actions destinées à favoriser des changements de comportements significatifs chez les citoyen.e.s en matière de mobilité. Impliquer les usagers, les inviter à collaborer à des espaces publics conviviaux, à des quartiers marchables par le biais de « commissions piétons », peut être un outil d'éveil à la prise en considération de ceux-ci.

Il s'agit résolument de choyer cet usager au premier plan du « principe STOP ». Certaines communes réfléchissent à la mise en place de ce type d'instance. Nous sommes allés explorer la dynamique qui se met en place en Wallonie.

Qu'elle soit dédiée à la sécurité routière, aux modes actifs, ou exclusivement aux vélos ou aux piétons, une commission est un espace de dialogue entre les usagers et les différents acteurs de la politique « modes actifs » correspondante. Une « commission piéton » peut être élargie aux vélos et/ou personnes à mobilité réduite (commission « modes actifs »), et inversement. Il s'agit d'un organe consultatif dont les objectifs pourraient être de différents ordres :

- définir des priorités et assurer le suivi des actions (plan piéton) ;
- donner un regard « usagers » sur les projets de cheminement piéton ou plus généralement d'espace public (sur base d'une expertise de terrain et d'une expérience utilisateur) ;
- faire remonter les besoins des piétons aux autorités (porte-voix des usagers) ;
- assurer une meilleure prise en compte des piétons dans les différentes dimensions de la politique communale.

La mise en place d'une telle commission n'est ni anodine ni dépourvue d'intérêt. Si aujourd'hui le piéton est et sera de plus en plus pris en compte, il a longtemps été le parent pauvre de la mobilité.

Les piéton.e.s sont de tous âges. Il est important de ne pas les considérer seulement comme un adulte de 35 ans qui se déplace avec fluidité dans l'espace public. **Les besoins des enfants mais aussi des personnes âgées sont aussi à prendre en compte.** N'oublions pas qu'une ville accueillante pour les enfants le sera aussi pour les personnes âgées et à fortiori pour toutes les tranches d'âges. La notion de genre est aussi à intégrer car la perception d'un espace public ou d'un cheminement, entre autres au niveau sécurité, n'est pas la même pour une femme ou un homme. Il sera donc intéressant que cette représentativité se retrouve dans la commission.

Quand on parle piéton, il faut prendre en compte le « déplacement » mais aussi le « séjour » du piéton. Une telle commission devra donc travailler sur les déplacements à pied mais aussi sur tous les projets liés à l'accueil des piétons. Il sera donc important d'avoir des représentants de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme à côté des représentants de la mobilité.



Source : be.brussels

COMMUNE	DÉNOMINATION	FRÉQUENCE DES RÉUNIONS	PARTICIPANTS
Marche-en-Famenne	Conseil consultatif de la mobilité douce et des sentiers (CCMDS)	4 à 5 / an	- des élus communaux (échevins et conseillers + conseillère CPAS) 5 citoyens ayant fait acte de candidature, représentant des associations (dont Tous à Pied) - les services communaux (urbanisme, technique) - la police communale - le représentant du SPW routes - la maison du tourisme
Chastre	Conseil consultatif de la sécurité routière et de la mobilité douce (CCSRMD)	10 / an	- des citoyens volontaires (dont 2 membres du GRACQ) - un représentant de chaque groupe politique (3) - le président mandaté par un groupe de la majorité communale - l'échevin de la mobilité - la conseillère en mobilité - parfois le bourgmestre (qui est aussi échevin des travaux)

 Modèles des CCSRMD des communes de Marche-en-Famenne et Chastre

Deux exemples wallons

Si nos recherches n'ont pas débouché sur un exemple de commission pédestre « pure », nous tenons à épinglez la pratique des communes de Marche-en-Famenne et de Chastre. Ces commissions ont été validées par leur Conseil communal.

Le Conseil consultatif de la mobilité douce et des sentiers de Marche-en-Famenne (qui inclut la « Commission vélo » prévue initialement) dispose d'un règlement d'ordre intérieur (ROI). Il traite de tous les projets en matière de mobilité douce, notamment du suivi du projet Communes pilotes Wallonie cyclable 2020-2021 et de celui de l'inventaire des chemins et sentiers réalisés en collaboration avec l'ASBL Tous à Pied.

À Marche-en-Famenne, en plus du conseil consultatif de la mobilité douce et des sentiers, il existe aussi un conseil consultatif de la personne handicapée. Ce conseil travaille notamment à l'accessibilité des espaces publics aux PMR. À Chastre, le CCSRMD, composé d'une vingtaine de personnes, présente en son sein, plusieurs groupes de travail. Ils effectuent des travaux préparatoires sur des thématiques spécifiques telles que les chemins de remembrement ou les centres de villages afin d'y améliorer la mobilité piétonne et cycliste. Un inventaire des différentes entraves aux cheminements piétons (poteaux au milieu du trottoir, trottoirs interrompus, manque d'entretien,...) est également en cours.

Le CCSRMD est chargé d'élaborer les propositions d'améliorations à soumettre au Collège échevinal qui s'est engagé à les mettre en œuvre dans la mesure de ses moyens, ou à dûment justifier son refus éventuel.

Chastre dispose également d'une Commission communale pour l'intégration de la personne handicapée (CCIPH) ayant pour objet de promouvoir son épanouissement et son intégration dans les lieux publics.





Q Inventaire des chemins ruraux. Source : le Courrier de l'Ouest

La représentation des associations

Pour représenter les usagers piétons, des citoyens sensibles à la cause peuvent rejoindre la commission. Rien de tel cependant qu'une association spécialement mandatée et légitimée pour assurer la défense de la cause du piéton, **pour tenir son rôle de représentation des usagers**. L'association veille à être la plus inclusive possible, c'est-à-dire à prendre en compte les différents profils de piétons, et à soutenir une vision à long terme.

L'association a la connaissance théorique mais pas forcément du terrain, et pas toujours assez de temps pour une exploration approfondie. Il convient donc que les citoyens représentés soient formés à l'instar du mode de fonctionnement des associations vélos qui proposent des formations à ses affiliés.

Si, historiquement, ce rôle était tenu par le GRACQ dans les « commissions vélo », jusqu'il y a peu, il n'y avait pas de pendant défendant la culture de la marche utilitaire dans le paysage wallon.

Ce n'est que récemment (en 2019) que « Tous à Pied », anciennement « Sentiers.be », est sorti du bois pour défendre la voix du piéton, en étendant son champ d'action à la mobilité quotidienne. Plus récemment s'est développé un **groupement des Walkers Rangers**, une sorte d'équivalent des locales GRACQ. Cette structure, active sur le terrain, contribue à mettre en place des projets visant à une meilleure prise en considération des piétons.

Autant il s'agit de ne pas remettre en cause la volonté de l'accessibilité universelle, autant améliorer la marchabilité va bien au-delà de la question de l'intégration des préoccupations des personnes à mobilité réduite dans l'espace public. **Une commission adressée aux piétons abordera en effet la réflexion des cheminements au départ d'une logique de réseau**, la perméabilité de nouveaux quartiers à pied, la considération de la marche comme un véritable mode de déplacement à rendre efficace...

Quel cadre légal ?

Aucun cadre réglementaire n'impose aux communes des commissions piétons. Bruxelles est en cours de réflexion sur la question. En France, la représentativité, assurée par le collectif « Place aux piétons », s'organise de manière informelle au bon vouloir des collectivités locales.

Lorsqu'une commune souhaite mettre en place une commission piéton, elle peut créer une structure plus ou moins formelle : un simple « comité piétons » ou une « commission piétons » au sens du Code de la démocratie locale. Il s'agit alors d'un « conseil consultatif », celui-ci désigne « toute assemblée de personnes, quel que soit leur âge, chargée par le conseil communal de rendre un avis sur une ou plusieurs questions déterminées ».

Il s'agit alors d'une commission au sens de l'Article L1122-35 du code de la démocratie locale. Si elle n'est pas régie par une législation particulière (contrairement à une CCATM ou un CLDR par exemple), sa composition est en réalité assez libre et peut évoluer en fonction des sujets traités, mais elle doit respecter le formulaire régional de la candidature (membre(s) du Collège, Conseiller en mobilité, services communaux, police, membre(s) de la CCATM, membre(s) du SPW Mobilité, usager(s)).

Afin de garantir la concertation entre les autorités et les usagers, la commune devra identifier qui, parmi les usagers, est le plus à même de participer à cette commission : il peut s'agir bien entendu d'associations ayant pignon sur rue, ou de simples citoyens sensibles à la cause, avec une certaine motivation/expérience/compétence ou un réseau. Un appel à candidature peut être lancé auprès de la population.

Si nous voulons garantir et améliorer l'accessibilité et la viabilité des espaces publics, nous devons nous pencher sur les modes de transport les plus efficaces au niveau de l'espace, comme la marche, le vélo et les transports en commun. Parent pauvre des politiques de mobilité, la marche n'en est pas moins un mode de déplacement stratégique.

Si vous avez déployé des initiatives sur vos territoires, n'hésitez pas à nous les partager pour que nous puissions les mettre en lumière !

 En savoir plus... Code de la Démocratie locale,
<https://www.tousapied.be>





🔍 Agent constateur. Source : SPW – Direction de l'Édition



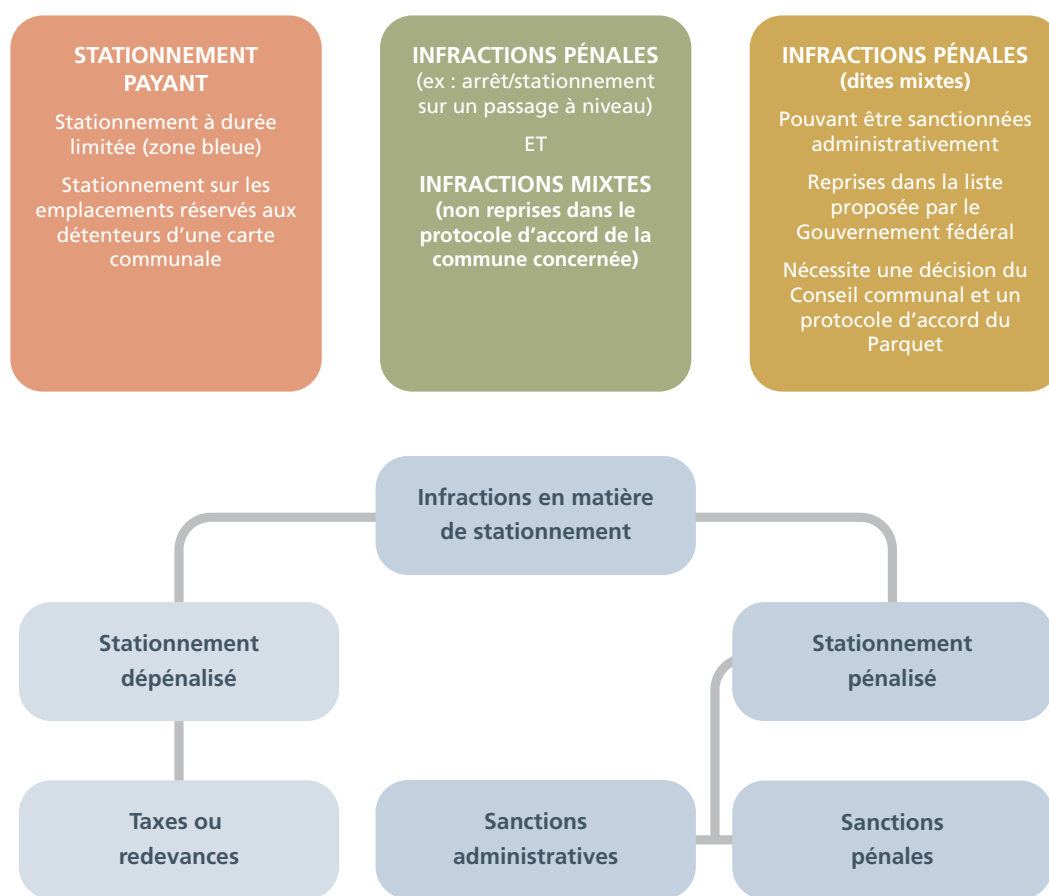
SANCTIONS ADMINISTRATIVES COMMUNALES

Focus sur les infractions en matière de circulation

Il y a un an environ, le SPF intérieur a réalisé un questionnaire destiné à établir un rapport d'évaluation sur l'utilisation des sanctions administratives communales (SAC) en Belgique. Suite aux réponses de 353 communes¹ (soit 61 % des communes belges), un **rapport relatif à l'application de la loi SAC** a été réalisé, qui contient un aperçu des amendes administratives infligées, des catégories d'infractions et des difficultés de procédures rencontrées par les communes, entre 2016 et 2019 inclus².

¹ 19 communes à Bruxelles, soit 100 % des communes - 195 communes en Flandre, soit 65 % - 139 communes en Wallonie, soit 52,3 %.

² Rapport quinquennal relatif à l'application de la loi SAC, 2016-2020, SPF Intérieur – Direction générale Sécurité et Prévention, 21/12/2020.



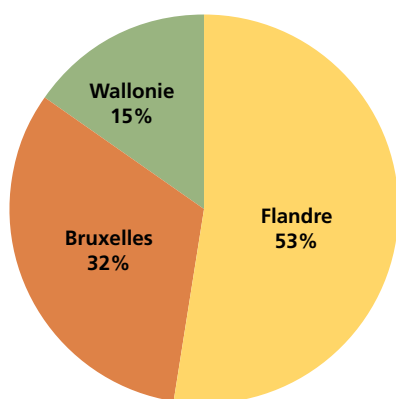
Catégories de contrôle du stationnement. Cfr articles de l'UVCW pour plus d'informations : *Stationnement dépenalisé et Sanctions administratives*

Pour rappel, une **sanction administrative communale** est une **amende administrative infligée aux personnes qui commettent des incivilités** (tapage nocturne, dégradation d'un bien, arrêt ou stationnement non autorisé...). Ces sanctions sont régies par la loi du 24 juin 2013, modifiée à plusieurs reprises. Nous nous intéresserons ici plus particulièrement aux sanctions administratives communales en lien avec le secteur de la mobilité, c'est-à-dire, les infractions en matière d'arrêt et de stationnement et les infractions aux signaux C3 (accès interdit) et F103 (zone piétonne) constatées au moyen d'appareils fonctionnant automatiquement (arrêté royal du 9 mars 2014, modifié par l'arrêté royal du 19 juillet 2018).

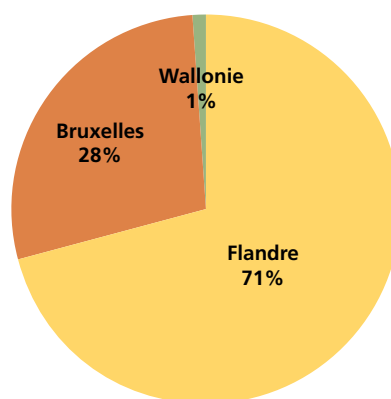
Quelques chiffres et constats issus du rapport...

- Plus de 95 % des communes belges ayant répondu à l'enquête prévoient des SAC en cas d'infractions à leurs règlements et ordonnances (toutes infractions confondues) ;

- Le nombre de communes utilisant les sanctions administratives en matière d'arrêt et de stationnement est en hausse continue depuis 2015. En conséquence, le nombre d'amendes infligées sur le territoire belge est également en augmentation ;
- Les communes utilisant les SAC pour les infractions aux signaux C3 et F103 sont moins nombreuses (15 communes en Belgique en 2019 dont 5 en Wallonie) mais cela représente un nombre important de sanctions étant donné l'automatisation du contrôle (entre 15.000 et 20.000 SAC en moyenne par communes) ;
- En termes de répartition géographique, **on observe une grande différence entre les trois régions**, comme le montre les graphiques ci-après. Cette différence peut s'expliquer en partie par la différence de densité de population et par les moyens mis en œuvre pour le contrôle, notamment en termes d'automatisation pour le contrôle des signaux C3 et F103.



Répartition géographique des amendes pour infractions en matière d'arrêt et de stationnement



Répartition géographique des amendes pour infractions aux signaux C3 et F103

 *Répartition géographique des amendes pour infractions. Source: Rapport relatif à l'application de la loi SAC.*

Le rapport mentionne également le top 5 des infractions liées à la circulation les plus fréquemment constatées :

- le stationnement dangereux ou gênant ainsi que toutes les règles de distance liées à la situation des lieux (feux rouge, passage piétons, piste cyclable...) – article 24 du code de la route ;
- le non-respect des signaux d'interdiction d'arrêt et de stationnement (E1, E3, E5, E7 et E9) – article 70.2.1 du code de la route ;
- les violations aux règles de base du code de la route en matière d'arrêt et de stationnement (distance entre les véhicules, respect des arrêts de bus, des entrées carrossables, des lignes jaunes discontinues...) – article 25.1 du code de la route ;
- le stationnement sur des places réservées aux personnes handicapées sans être en possession d'une carte spéciale – article 27bis du code de la route ;
- le non-respect de l'obligation de s'arrêter ou de stationner sur le côté droit par rapport au sens de la marche – article 23.1 1° du code de la route.

Retour des communes

Le constat des infractions en matière d'arrêt et de stationnement dans le cadre des SAC peut être effectué soit par les services de police, soit par des agents communaux ayant suivi la formation adéquate. L'enquête auprès des communes indique que ce sont principalement les services de police qui font office de constata-tateurs (75 %).

Il est également intéressant de constater que, d'après l'enquête, les sanctions administratives font l'objet de très peu de recours. Le pourcentage de dossiers de recours pour les infractions liées à la circulation est inférieur à 0,2 %.

Le rapport fait également état des difficultés et des problèmes rencontrés dans l'application de la loi SAC, la plupart concernant les aspects procéduraux... Brulo-calis³ suggère, concernant les infractions aux signaux C3 (circulation interdite) et F103 (zone piétonne), une extension pour que ces infractions puissent être constatées par un agent constatateur SAC et pas exclusivement à l'aide d'appareils fonctionnant auto-matiquement (caméras). Cette extension permettrait aux communes et aux zones de police qui ne sont pas encore équipées de caméras de sanctionner ces infrac-tions sous le couvert des sanctions administratives.

Au sein du SPW-MI, un groupe de travail a été consti-tué et, en collaboration avec l'UVCW, se penche sur le déploiement de l'usage de cet outil dans le cadre de la protection des quartiers du trafic de transit. Nous ne manquerons pas de vous faire état des réflexions en la matière.

En savoir plus...

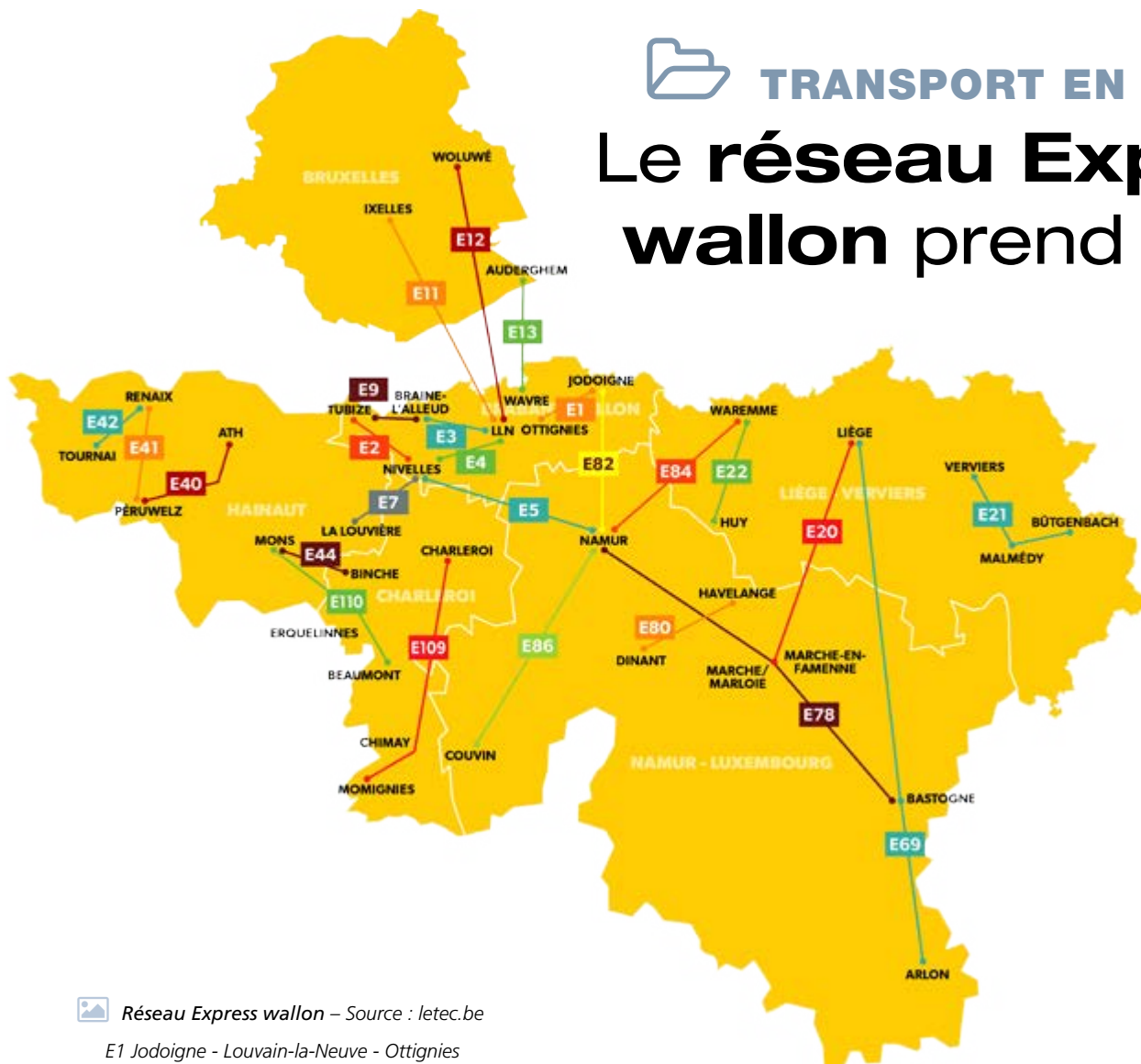
Arrêté royal du 9 mars 2014 relatif aux sanctions administratives communales pour les infractions en matière d'arrêt et de stationnement :

Le rapport complet devrait être disponible prochainement sur le site www.besafe.be. Un résumé des principaux constats ainsi que le rapport précédent sont déjà disponibles via ce lien.

³ Association des ville et communes de Bruxelles



Le réseau Express wallon prend forme



Réseau Express wallon – Source : letec.be

- E1 Jodoigne - Louvain-la-Neuve - Ottignies
- E2 Tubize - Nivelles – *NEW*
- E3 Braine-l'Alleud - Genappe - Louvain-la-Neuve
- E4 Nivelles - Louvain-la-Neuve
- E5 Nivelles - Namur
- E6 Nivelles - La Louvière – *NEW*
- E7 Tubize - Braine-L'Alleud – *NEW*
- E9 Louvain-la-Neuve - Wavre - Ixelles/Elsene
- E12 Louvain-la-Neuve - Wavre - Kraainem - Woluwe
- E13 Wavre (parking Walibi) - Auderghem/Oudergem
- Herrmann Debroux
- E20 Liège - Marche
- E21 Malmédy - Verviers
- E22 Huy - Waremme – *NEW*
- E40 Ath - Péruwelz
- E41 Péruwelz - Renaix – *NEW*
- E42 Tournai - Renaix – *NEW*
- E44 Mons - Binche – *NEW*
- E69 Liège-Bastogne-Arlon
- E80 Havelange - Hamois - Ciney - Dinant – *NEW*
- E78 Bastogne - Marloie - Marche - Namur
- E82 Namur - Jodoigne
- E84 Namur - Hannut - Waremme
- E86 Namur - Couvin
- E109 Momignies - Chimay - Charleroi
- E110 Beaumont - Mons – *NEW*

En octobre 2020, le TEC a lancé son nouveau réseau structurant Express. Celui-ci s'inscrit directement dans la vision FAST-Mobilité 2030 qui vise à diminuer la part de la voiture particulière en augmentant la part modale des autres modes de déplacement : essentiellement le transport en commun, vélo, marche...

Le réseau Express wallon ambitionne d'offrir des liaisons structurantes rapides en bus permettant de relier les pôles wallons, tels que définis dans le schéma de développement territorial (SDT), là où l'offre ferrée est lacunaire. Les bus de ce réseau offrent davantage de confort que les bus classiques, ils s'arrêtent moins souvent (en principe, un arrêt par commune) pour offrir un temps de parcours attractif et proposent un coût plus compétitif qu'un déplacement en voiture. Le voyageur est assuré de bénéficier d'une place assise. Cette offre vise d'abord un public de travailleurs et d'étudiants navetteurs. Il faut compter 10 euros par mois si l'on a entre 18 et 24 ans et 24 euros si l'on se trouve dans la tranche des 25-64 ans.

Depuis le mois de septembre 2021, 9 nouvelles lignes sont opérationnelles, portant à 25 le nombre de lignes Express actuellement présentes sur le territoire wallon. Le concept s'inscrit dans le projet de refonte complète du système de transport en commun caractérisé par un système composé de plusieurs niveaux de desserte, le réseau Express en constituant l'ossature.

Toutefois, il faut un certain temps pour que ces lignes trouvent leur public. En outre, la crise sanitaire a clairement eu un impact négatif sur la fréquentation des transports en commun de manière générale. Cela dit, certaines lignes fonctionnent déjà bien. Citons – à titre d'exemple et sans être exhaustif - Liège-Bastogne-Arlon, Liège-Marche-Marloie, Mons-Binche.

Un suivi précis et une évaluation approfondie sont effectués pour chacune de ces lignes et présentés et discutés dans le cadre des réunions des Organes de Concertation des Bassins de mobilité (OCBM)¹. Pour mémoire, celles-ci rassemblent les élus des communes de chaque zone géographique ainsi que les techniciens concernés (AOT, OTW, SPW) autour de la question des dessertes en transport en commun. Elles émettent des recommandations afin que soient pris en compte les besoins à l'échelle locale tout en les intégrant dans une réflexion à l'échelle pluricommunale.

¹ En savoir plus sur les OCBM ([Organe de Consultation de Bassin de Mobilité](#))

L'AOT est chargée d'encadrer l'évaluation et l'adaptation de ce projet d'offre redéployée dans les 12 mois qui suivent la mise en circulation de chaque ligne : un délai qui doit toutefois être revu, compte tenu du contexte actuel.

Les observations portent sur la fréquentation bien sûr, ventilée en fonction des heures de la journée, les temps de parcours, la pertinence de l'offre eu égard aux besoins préalablement identifiés... En découlent ensuite plusieurs plans d'actions. Ceux-ci portent sur l'ensemble des caractéristiques de l'offre et sur la promotion de la ligne.

Les améliorations nécessaires peuvent porter sur le renforcement du niveau de service, l'adaptation de l'itinéraire, l'amélioration du rabattement vers les arrêts desservis, l'accessibilité, le confort, la sécurité de la ligne...

La création de ces lignes Express et, plus globalement, la réorganisation du système de transport en commun wallon, sont en cours, avec un objectif de redéploiement de 50% de l'offre à l'horizon 2023. Ces lignes structurantes évoluent ainsi d'année en année et dessinent, petit à petit, le réseau de demain, dont on attend une pertinence et une attractivité qui le rende désormais incontournable.

Work in progress...



Approbation d'un Plan fédéral et d'une Note d'intention pour la Wallonie

Le Gouvernement fédéral a approuvé en septembre dernier son premier « Plan d'action fédéral pour la promotion du vélo 2021-2024 », baptisé « Be cyclist »¹ afin d'encourager l'utilisation de la bicyclette. Cette initiative vise à activer les leviers liés aux compétences fédérales (fiscalité, rail, code de la route...) et ainsi compléter les mesures prises – ou qui restent à prendre – par les Régions, pour une approche coordonnée.

L'utilisation du vélo s'y inscrit ainsi comme un **objectif commun et coordonné, décliné en 52 mesures** qui impliquent pas moins de 20 ministres et secrétaires d'État. Elles sont structurées comme suit :

- Axe 1 : À vélo tout simplement pour faciliter la pratique du vélo par + de personnes
- Axe 2 : + sûr sur la route : + de sécurité et de confort grâce à de meilleures infrastructures.
- Axe 3 : Tou.te.s à vélo : le choix du vélo va de soi.

¹ Be cyclist, en savoir plus...

En parallèle, en octobre 2021, le Gouvernement wallon a adopté une « Note d'intention pour le Plan d'actions Wallonie cyclable ». En effet, pour être pleinement efficace et pertinent, le projet phare wallon pour le développement du vélo implique une collaboration des acteurs à différents niveaux, en termes de politiques et d'investissements. Ce document constitue une première étape vers un projet aussi complet et global que possible, qui joue notamment la carte de l'économie car... une région cyclable est économiquement florissante !

Cette note s'organise autour de 4 axes, déclinés en 20 mesures. Chacune de celles-ci doit faire l'objet d'une fiche action, qui sera rédigée par l'administration wallonne en concertation avec un groupe de travail constitué d'usagers. Ces fiches seront présentées et discutées en avril prochain au sein de la taskforce interministérielle, qui va alors s'accorder sur des actions et des budgets.

Ces deux documents – fédéral et régional - montrent la nécessité et l'intérêt de travailler de manière transversale, sur divers fronts en parallèle, et d'impliquer plusieurs compétences en même temps. En effet, en Wallonie par exemple, économie, santé, aménagement du territoire, tourisme... ont tout à gagner d'un large développement du vélo et, dans le même temps, sont susceptibles de contribuer à l'envol de ce mode de déplacement toujours davantage tourné vers l'avenir...





Source : Pro Velo

Plan d'action Wallonie cyclable : 4 VOLETS - 20 MESURES

Volet 1 – LA GOUVERNANCE

- Assurer la mise en place de la stratégie vélo
- Mettre en place un plan de formation
- Assurer le suivi et l'évolution de la réglementation et de la planification de la politique cyclable
- Assurer le monitoring de la politique cyclable
- Assurer la mise en réseau des acteurs vélo

Volet 2 – LA SECURITE des DÉPLACEMENTS et du STATIONNEMENT

- Etablir un réseau wallon vélo
- Assurer les bons aménagements en faveur du vélo
- Offrir un accueil vélo de qualité
- Assurer une signalisation et un balisage de qualité

Volet 3 – LES SERVICES

- Avoir une offre suffisante pour la réparation de vélos
- Avoir une offre de vélos à louer, à prêter, à tester
- Développer la formation de mise en selle et les actions de déplacement à vélo
- Avoir des aides à l'achat (vélo, matériel)
- Développer la cyclo-logistique urbaine
- Lutter contre le vol de vélo

Volet 4 - La COMMUNICATION

- Offrir une documentation de référence
- Créer du contenu
- Mettre en place et participer à des événements
- Assurer l'existence de points d'information
- Sensibiliser les usagers

Une nouvelle feuille de route avec le **Plan fédéral « All for zero »**

	VALEUR ACTUELLE (2019)	OBJECTIF 2030	OBJECTIF 2050
NOMBRE DE DÉCÈS SUR LES ROUTES	644	<320	0
NOMBRE DE PERSONNES GRAVEMENT BLESSÉES DANS LA CIRCULATION (MAIS3+ *)	3600	<1800	<360

 **Objectifs de réduction des décès pour 2030 et 2050.** Source : Vision interfédérale « All for zero »

* Le critère MAIS3+ est un « indicateur plus solide » de la gravité des blessures que le simple fait de recourir à la notion d'hospitalisation (i.e. hospitalisation d'au moins un jour associée à une blessure grave) ou que l'évaluation de la gravité qui est faite par la police (= ancien indicateur). L'application de l'indicateur MAIS3+ donne un nombre de blessés de la route graves moindre que l'ancien indicateur. Source : vias.be



Avec un titre provocateur : **« 32 mesures pour arrêter le massacre ! »** la dernière édition du **Plan fédéral de sécurité routière 2021-2025¹** associe les Ministres fédéraux de la mobilité, de la justice et de l'intérieur. Ensemble, ils poursuivent l'objectif d'atteindre 0 décès sur la route à l'horizon 2050. Ces actions ciblent les dangers principaux : la conduite sous influence d'alcool et de drogue, les infractions liées à la vitesse, ou encore les distractions au volant dues à un smartphone ou à d'autres appareils électroniques.

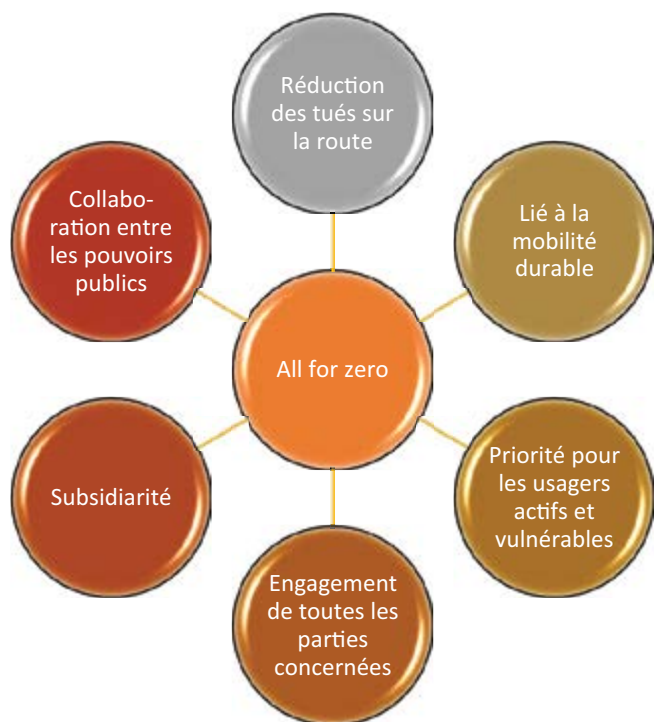
Les mesures constituant ce document devront être mises en œuvre d'ici 2025. La coopération avec les Régions s'inscrira dans le cadre du Plan Interfédéral pour la Sécurité routière.

Rappelons que ces Etats généraux ont été créés en 2001, à la demande de l'association « Parents d'Enfants victimes de la Route » (PEVR) afin de rassembler les acteurs concernés et de déterminer les politiques et les mesures à mettre en place pour limiter drastiquement le nombre de décès de la route.

Le Plan fait le constat qu'aujourd'hui il est de plus en plus difficile de réduire encore le nombre de victimes. La tendance européenne de ces dernières années montre plutôt une stagnation. Les mesures classiques ne suffisent pas. Des actions fortes, telles que le renforcement des contrôles ou le recours à de nouvelles technologies (caméras ANPR), offrent toutefois quelques perspectives.

¹ En savoir plus : [Plan fédéral de sécurité routière](#)





L'élaboration de ce document est basée sur les recommandations de la Commission fédérale pour la sécurité routière. Il s'est également nourri des résultats d'une consultation publique (5.500 réponses au sondage) et de tables rondes citoyennes organisées à Anvers, Bruxelles, Gand, Liège, Louvain et Namur. La plateforme – www.all-for-zero.be – constitue le lien privilégié avec la population pour la participation aux enquêtes et la communication sur les résultats des consultations. En outre, elle reprend les liens utiles permettant d'identifier les acteurs et de télécharger les documents stratégiques qui touchent à l'amélioration de la sécurité routière.

On notera dans ce Plan une plus grande attention à la sécurité des usagers dits « faibles », piétons, cyclistes, voire trottinettes, et en particulier l'apparition du principe STOP² ! Car on attend une présence de plus en plus importante de ces usagers dans l'espace public, compte tenu des objectifs de transfert modal visés pour les prochaines années en réponse aux politiques menées en matière de mobilité, mais aussi d'environnement, de santé...

Cette attention se traduit à travers des mesures spécifiques. Le Plan indique en effet qu'il s'agira de moderniser et de clarifier le code de la route en y intégrant le principe STOP, de renforcer la prévention des accidents pour les usagers actifs, de rééquilibrer le partage de l'espace public en veillant au respect mutuel de tous les usagers.

Un pas de plus pour un environnement favorable à la mobilité active !

² Pour rappel le principe STOP – au départ inventé en Flandre mais qui constitue aujourd'hui la référence en Régions de Bruxelles-Capitale et wallonne – opère une hiérarchisation entre les différents modes de déplacement. La priorité est accordée aux piétons (Stappen), puis aux cyclistes (Trappen), ensuite aux transports publics (Openbaar vervoer) et enfin, aux véhicules privés (Privévervoer).

 **Fondements de la vision commune.**
Source : Vision interfédérale « All for zero »

Quelques suggestions issues de cette consultation :

- un rafraîchissement périodique des connaissances sur le code de la route ;
- plus de contrôles ciblés et avec recours à des outils technologiques ;
- retravailler le code de la route afin de clarifier les règles pour les trottinettes et autres engins de déplacement ;
- davantage de protection pour les usagers vulnérables / actifs ;
- un meilleur contrôle sur les comportements inadaptés, y compris pour les usagers actifs (cyclistes)
- ...

Le Plan Fédéral de Sécurité Routière repose sur cinq axes :

- **Cohabitation sur la route** : trouver un équilibre sur nos routes entre les différents modes de transport ;
- **Comportements à risque** : lutter contre les comportements à risque qui mettent en péril la sécurité des usagers de la route ;
- **Contrôle, sanctions, accompagnement et formation** : mieux adapter les sanctions pour lutter contre la récidive ;
- **Analyse des données et développement des connaissances** : développer les connaissances pour mieux gérer et anticiper ;
- **Dynamique « All-For-Zero »** : collaborer pour avec une action structurée et efficace.



Source : pascalsmet.brussels



GESTION DE LA MOBILITÉ

Bruxelles mobilité et la STIB : nouveaux voisins pour une gestion plus efficace des déplacements

Le Brussels Mobility Center, inauguré en septembre dernier, réunit dorénavant au sein d'un même bâtiment les 360 travailleurs du dispatching de la STIB et du centre de gestion du trafic de Bruxelles Mobilité. Ce rapprochement géographique doit favoriser une collaboration entre les deux entités.

Un espace de près de 2500 m² accueille ainsi les dispatchings de la STIB et les équipes de gestion du trafic de Bruxelles Mobilité qui travaillent désormais côte à côte. Le centre a en charge la mobilité bruxelloise : routes et transports en commun, qu'il gère à partir d'équipements informatiques et de technologies de pointe, comme il se doit !

Du côté de la STIB, 1400 m² de bureaux accueillent les six dispatchings qui supervisent les réseaux bus, tram, métro et les infrastructures, l'informatique et la sécurité de tous les réseaux. 300 travailleurs auparavant dispersés sur 5 sites de la Région bruxelloise s'assurent du bon fonctionnement de chaque ligne du réseau. Cela concerne l'organisation générale mais aussi la gestion des incidents et la communication autour de ceux-ci pour rapidement apporter une solution définitive ou temporaire, comme par exemple la mise à disposition de bus pour faire face à tout incident, accident, ou déviation.

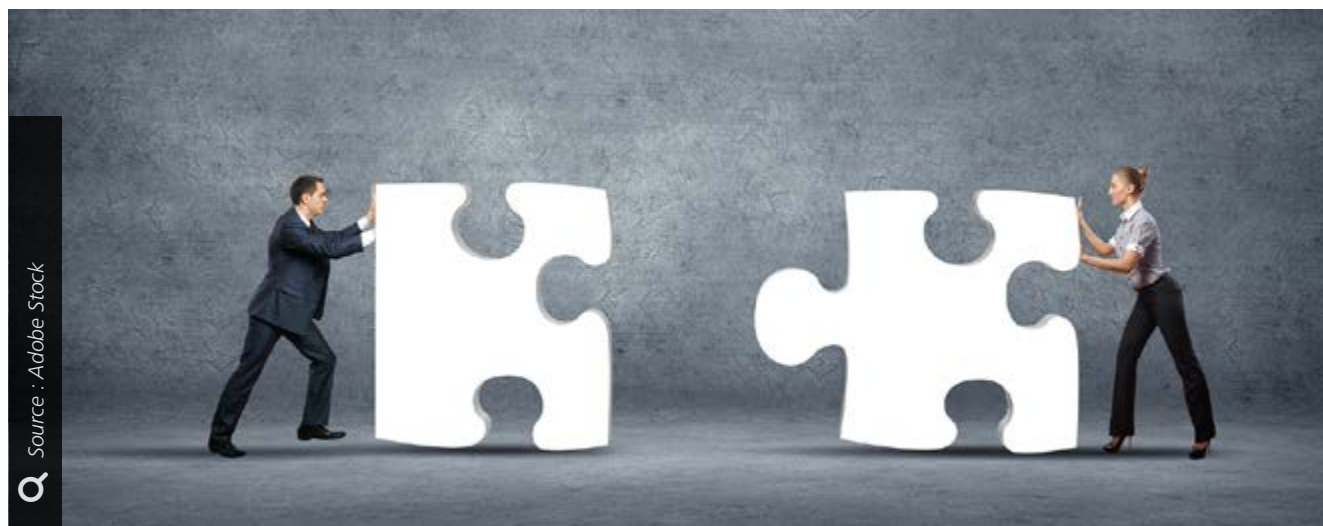
Divisés en îlots selon chaque compétence, cette nouvelle proximité des agents de la STIB vise une meilleure collaboration entre tous les pôles. Des écrans géants transmettent les images en direct des caméras de sécurité des différentes stations et permettent de suivre le déplacement de chaque bus, s'il est à l'heure, en avance ou en retard, afin d'établir une communication avec le chauffeur pour l'avertir de sa situation en regard de l'horaire et sur les éventuelles dispositions à prendre en cas d'avance...

La STIB a décidé de digitaliser tous ses outils et programmes en utilisant l'intelligence artificielle (IA), notamment pour gérer les métros automatiques qui vont être mis en service d'ici quelques années. Les opérateurs utilisent déjà l'IA comme appui pour la détection de dangers ou d'accidents mais aussi pour la prise de décision. Ces interventions sont possibles grâce aux nombreuses caméras et outils de contrôle placés sur le réseau.

De l'autre côté du couloir, près de 400 m² sont réservés à la soixantaine de travailleurs de Bruxelles Mobilité. Dans la salle, trois grands écrans affichent une carte de la ville et des images en temps réel de la circulation, utilisant de plus en plus la détection automatique des incidents, notamment dans les tunnels et progressivement sur les voiries en surface. Les caméras reconnaissent les véhicules et détectent les situations anormales.

L'objectif est d'avoir une plus grande capacité de contrôle sur les éléments techniques liés à la circulation, par exemple en agissant sur les feux de signalisation ou en fermant temporairement un tunnel lorsque celui-ci est fortement congestionné.

Si les opérateurs des deux entités ne partagent pas les mêmes bureaux, ils partagent... la cafétaria, mais aussi d'autres points de rencontre. Une salle est dédiée à la gestion des situations de crise, afin de faciliter des interactions rapides entre les services de secours, la police, les communes... si besoin, pour un service de transport le plus intégré et le plus fluide possible...



Guide de la mobilité du travailleur,

Leuze-en-Hainaut, 2021, partenariat UWE, Ville de Leuze, Ideta, Entreprendre.wapi, CSC, FGTB wallonne, l'ADEL.

Ce guide a pour ambition de présenter aux personnes qui travaillent au sein d'entreprises situées sur la commune de Leuze-en-Hainaut, en particulier sur les sites d'activités économiques, toutes les alternatives à l'utilisation de la voiture particulière. Démystifier les obstacles, présenter les avantages, décrire les dessertes existantes pour rendre la chose plus facile... On épinglera en particulier le rôle moteur joué par la commune et sa conseillère en mobilité !

 [Brochure de la mobilité du travailleur \(pdf\)](#)



Le régime juridique des voiries communale – 3ème édition, Ambre Vassart, UVCW, octobre 2021, 18 € membres UVCW, 23 € non-membres UVCW

Le décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale a considérablement modifié l'édifice juridique élaboré pour les voiries publiques communales depuis 1841. La voirie communale fait donc l'objet d'un régime juridique uniforme repris dans un texte régional : « le décret voiries ».

L'apparition de ce texte a suscité de nombreuses questions. Il fait la part des choses entre divers intérêts difficilement conciliables. C'est pourquoi les solutions juridiques sont parfois d'une certaine complexité.

Ce document redéfinit le cadre juridique établi par le décret et tente un état des lieux des différentes questions qui demeurent encore en suspens. Il s'adresse aux acteurs de terrain concernés par la voirie communale et à toute personne souhaitant y voir plus clair dans ce nouveau régime juridique introduit par le décret voiries. Après une 2ème édition en 2019, cet ouvrage fait l'objet d'une 3ème édition, tenant compte des évolutions plus récentes.

 <https://www.uvcw.be/voirielactus/art-6785>



Mesurer et comprendre la distraction des piétons : enquête auprès de 1 000 Wallons, Nathalie Focant (AWSR), Recherche, Transports, Sécurité, Univ Gustave Eiffel, 2021.

En août 2018, l'Agence wallonne pour la Sécurité routière (AWSR) a interrogé 1 000 Wallons âgés de minimum 16 ans sur leur comportement et leurs attitudes en matière de distraction en tant que piétons, en particulier lorsqu'ils traversent la route.

Basée sur la théorie du comportement planifié, cette enquête a eu pour objectifs de mesurer la prévalence de la distraction parmi les piétons wallons et d'identifier les facteurs pouvant influencer leur distraction en cours de traversée. L'étude s'est concentrée sur deux sources de distraction principales : l'usage d'un téléphone portable et l'écoute de musique (à travers un casque ou des écouteurs) en cours de traversée de la route.

[Mesurer et comprendre la distraction des piétons \(pdf\)](#)

Enquête Bemob. Les déplacements domicile-travail en 2019 et 2020, SPF Mobilité et Transports, septembre 2021.

Cette enquête permet de compléter les données de l'enquête fédérale triennale sur les déplacements domicile-travail actuellement en cours. Elle met également davantage en évidence les modes de transport moins utilisés tout au long de l'année, ainsi que ceux empruntés pour les trajets d'approche et finaux.

On notera notamment que sur les 2.000 travailleurs interrogés, 40 % ont indiqué qu'ils changeaient régulièrement de chaîne de transport (mode principal et les éventuels modes d'approche ou finaux). Les automobilistes sont toutefois les plus fermes dans leur choix : 78 % d'entre eux déclarent qu'ils utilisent toujours la voiture pour se rendre au travail.

[Enquêtes sur la mobilité des belges - mobilite.belgium.be](#)





Guide multimodal à destination des personnes impactées par la Zone de Basses Émissions et de toutes celles qui souhaitent découvrir les alternatives de mobilité disponibles à Bruxelles

Ce document répertorie et synthétise, de manière aussi exhaustive que possible, tous les services susceptibles d'aider le citoyen, le travailleur ou le visiteur bruxellois, à tester et à adopter des modes de déplacement alternatifs : mobilité partagée, transport à la demande, transport en commun, applications de navigation et mécanismes d'accompagnement.



Chiffres clés wallons 2020, Glossaire et précisions techniques, collection « L'essentiel des accidents », AWSR, 2021, 2 fascicules

L'AWSR a publié les deux premiers rapports d'une nouvelle collection intitulée : « Essentiels des accidents ». L'objectif est de fournir des analyses concises relatives aux accidents de la route qui se produisent en Wallonie. Le premier document est consacré aux statistiques proprement dites. Le second constitue une annexe technique.

Ces rapports devraient être rapidement et régulièrement complétés par d'autres abordant des thématiques telles que :

- La comparaison de l'accidentalité wallonne avec celle des pays européens ;
- La comparaison de l'accidentalité wallonne avec celle des deux autres régions belges ;
- L'accidentalité spécifiques des piétons, des cyclistes ou d'autres modes de déplacement ;
- Ou encore les caractéristiques des accidents selon le moment ou le lieu où ils se produisent

🔗 [Chiffres clés wallons 2020, awsrb.be](https://www.asnr.be/fr/ressources/essentiels-des-accidents)



Un budget mobilité plus attractif depuis le 1^{er} janvier

Proposé au travailleur pour l'encourager à se tourner vers des solutions plus durables, le budget mobilité fait encore trop peu d'adeptes. Des changements viennent d'être apportés afin d'élargir les dépenses recevables aux équipements liés à la mobilité douce, aux abonnements de transport des membres de la famille du salarié, à certains frais de stationnement, au loyer et aux intérêts hypothécaires lorsque le lieu de travail se trouve à moins de 10 kilomètres du domicile... De plus, une indemnité est prévue pour les déplacements domicile/travail effectués à pied.

Notons encore que dès 2026, les seuls véhicules éligibles devront être exempts d'émission de CO₂.

En savoir plus : lebudgetmobilitate.be/fr



Un coup de pouce à l'installation de bornes de chargement pour le particulier

Une déduction fiscale est octroyée aux particuliers (propriétaires ou locataires) qui installent une borne de recharge électrique chez eux. Entre le 1^{er} septembre 2021 et le 31 décembre 2022, la réduction d'impôt est de 45 %. Ce taux descend à 30 % en 2023 et à 15 % en 2024. La réduction porte sur un investissement de 1.500 € par contribuable et par borne. Celle-ci devra être intelligente et n'utiliser que de l'électricité verte. Des réductions sont également prévues pour les entreprises.

En savoir plus : <https://finances.belgium.be/fr/Actualites/fiscalite-verte-automobile>



Des collaborations au service de la mobilité active à Charleroi

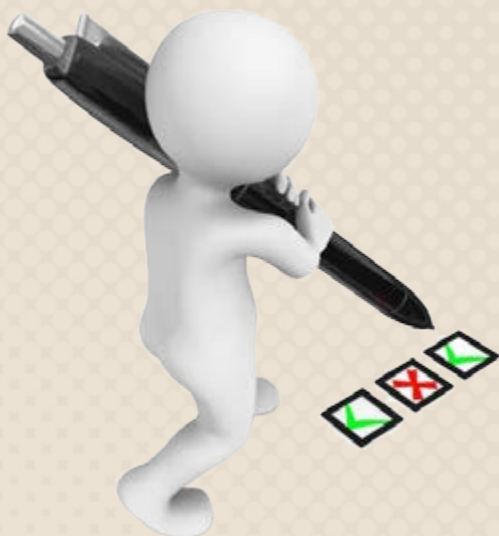
À Charleroi, la gestion du « point vélo » a été confiée à Brillo, entreprise d'insertion à finalité sociale. Celle-ci a étendu ses activités par une collaboration avec DOT, société de location de trottinettes, dont elle collecte et remplace les batteries. Et, tout récemment, elle teste la livraison du dernier kilomètre en vélo-cargo pour la Manufacture urbaine... une entreprise qui produit localement de la bière et du café.

En savoir plus : <https://finances.belgium.be/fr/Actualites/fiscalite-verte-automobile>



Rédaction des Règlements complémentaires de circulation routière. Petits rappels

La nouvelle CeM de Bassenge, récemment en charge des règlements complémentaires de circulation routière, interpellait le réseau à propos des pratiques des uns et des autres pour leur rédaction. Plusieurs CeM ont ainsi partagé des exemples de documents, illustrant différents cas de figure. Rédigés conformément au modèle défini par le Service public de Wallonie, leur contenu est adapté à chaque situation concernée.



Si de nombreux CeM jonglent avec les modèles de documents et les nouvelles procédures, ceux qui n'en n'ont pas une gestion quotidienne se sentent parfois un peu moins à l'aise, en particulier pour ce qui concerne la motivation des actes.

Les « Vu » reprennent systématiquement l'ensemble des références aux textes réglementaires et sont repris sur tous les actes. Quant aux « Considérant », ils mentionnent les objectifs et les motivations sur lesquelles se fonde la décision, étayés, le cas échéant, par des éléments concrets mais succincts qui appuient la pertinence de celle-ci, par exemple des éléments de contexte, des caractéristiques des lieux, la vitesse des usagers, le résultat d'observations des comportements, une réunion sur le terrain... Ces considérants sont plus ou moins détaillés selon la complexité de la situation. Chaque considérant se résume a priori à une phrase. Quant aux « Articles » du règlement, ils apportent des précisions au sujet des mesures prises, de leur matérialisation et de la localisation précise des interventions (signal – marquage – mobilier type plot...). Les articles reprennent la mention : « Les mesures sont matérialisées par... ».

Rappelons que des modifications importantes ont été apportées en 2019, en particulier pour ce qui concerne la consultation de la tutelle wallonne. En effet, désormais, il est recommandé de consulter la Région préalablement à l'adoption du Règlement, avec en prime une réduction du délai d'approbation (à 20 jrs au lieu de 60 jrs). On note aussi des cas particuliers (quelques mesures visant le stationnement) ne nécessitant plus l'approbation de la tutelle.

Dans le même délai, le Service public de Wallonie a mis à la disposition des communes toutes les informations nécessaires. Celles relatives aux procédures sont décrites sur le [site de la Sécurouthèque](#). Le [Portail de Wallonie](#) reprend toute la procédure de transfert des documents en ligne puisque, depuis mi-2019, les communes transmettent obligatoirement les dossiers par voie électronique. Enfin, la [Cemathèque 50 – Règlements complémentaires de circulation routière. Quand ? Comment ?](#) est entièrement consacrée à ce sujet et propose en particulier le modèle de document de référence pour la rédaction du RCCR.



 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

 Conception, rédaction et coordination :

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

 Photo de couverture : Agent constatateur. Source : ICEDD