

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

Edito, **Arnaud Luyckx**

Statistiques – **Enquête fédérale des déplacements domicile-travail**

Véhicules électriques – **Plan de déploiement des bornes de recharge à Liège**

Aménagements cyclables – **Journée inspiration cyclostrades**

Prospectives – **Les véhicules intermédiaires**

Question de CeM – **Fermeture de voirie pour chantier ou événement**

Réseau CeM – **Ça bouge côté réseau...**

D'ici et d'ailleurs

Lu Vu pour Vous





La parole à **Arnaud LUYCKX**, attaché en charge du covoiturage au sein du SPW-MI

Covoiturer... l'idée est belle mais en pratique, c'est compliqué : il faut s'organiser, il y a des imprévus, c'est difficile à combiner avec les loisirs ou la famille ! L'image a la dent dure... et pourtant, ses avantages sont de plus en plus nombreux au regard de l'effort à consentir. Zoom sur une pratique en évolution.

Si les deux années de crise sanitaire ont logiquement constitué un frein majeur à la pratique du covoiturage (confinement, respect des règles de distanciation, généralisation du télétravail...), le retour progressif à la normale combiné à l'augmentation du coût de la vie, en particulier celui de l'énergie, représentent un moment propice aux changements de mentalité et de comportement en matière de mobilité. Plus que jamais, le covoiturage constitue une partie de la réponse aux problèmes de congestion et aux enjeux environnementaux actuels. Sans pour autant concurrencer les modes actifs ou les transports en commun, il s'agit-là d'une solution complémentaire qui permet de répondre aux besoins de mobilité de nos concitoyens, en particulier dans les zones moins denses ou pour les déplacements que les autres modes peinent à prendre en charge pour diverses raisons (absence d'offre de transports en commun, distances trop grandes pour les modes actifs, horaires inadaptés etc.).



Aujourd'hui, en Wallonie, 4 voitures sur 5 qui se déplacent ne sont occupées que par une personne (autosolisme). Le taux moyen d'occupation des véhicules particuliers atteint difficilement 1,3 personnes (1,1 selon les estimations les plus pessimistes). Pour chaque véhicule, ce sont donc 3 à 4 places disponibles qui se baladent sur nos routes, partout sur le territoire. Autant dire que cela représente une offre de mobilité incomparable ! Et disponible à moindre coût, à partir du moment où les véhicules sont déjà sur les routes...

Alors, pourquoi ne pas en profiter ? Surtout quand on sait que **les avantages sont autant individuels que collectifs** : partage des coûts, déductibilité fiscale, convivialité et lien social pour les usagers, impact environnemental, diminution de la congestion et de ses conséquences pour la société, attractivité et image positive pour les entreprises.

L'ambition de la Région wallonne est de tendre vers une charge moyenne de **1,8 personnes par voiture à l'horizon 2030**, tout en réduisant la part modale de la voiture individuelle à 60% (contre 83% en 2017). Cela nécessite d'augmenter la part des modes actifs et des transports en commun, mais également de passer à une moyenne de 2 personnes par véhicule dans 4 voitures sur 5. Le défi est énorme !

Pour y parvenir, le covoiturage doit donc être encouragé, non seulement pour les déplacements domicile-travail mais également pour d'autres motifs : scolaire, loisirs, achats, événements... **L'effort doit se concentrer à la fois sur le développement d'une infrastructure qui permet de pratiquer le covoiturage dans des conditions optimales et sur un réel accompagnement des utilisateurs** : promotion accrue des plateformes de covoiturage, communication explicite sur les avantages, mise en relation systématique des utilisateurs potentiels, incitants pour les covoitureurs et les entreprises qui en font la promotion... Si le covoiturage est aujourd'hui pratiqué par une partie marginale des travailleurs, il faut tout mettre en œuvre pour qu'il se développe davantage et devienne demain un mode de transport à part entière ! Oui, cela reste de la voiture, mais utilisée tellement différemment qu'il est temps de le considérer réellement comme une solution de mobilité à haut potentiel.

Ces dernières années, les initiatives se succèdent en Wallonie pour promouvoir et encourager le covoiturage :

- Développement continu du réseau de parkings de covoiturage, avec aujourd'hui quelques 3700 places disponibles, et 10 parkings supplémentaires (1125 places) prévus à l'horizon 2026.
- Mutualisation de parkings existants aux endroits stratégiques, en partenariat avec les communes et les entreprises, afin d'accroître plus rapidement et à moindre coût les parkings disponibles.
- Prochainement : assouplissement des conditions d'accès aux bandes de covoiturage de la E411, afin de permettre aux véhicules occupés par minimum 2 passagers (contre 3 actuellement) ainsi qu'aux motos, d'y circuler en direction de Bruxelles et du Grand-Duché.
- Collaboration étroite entre l'administration et les bureaux d'études et associations actives dans le domaine du covoiturage pour améliorer la sensibilisation, encourager la pratique, et développer des standards de qualité pour les infrastructures.

Personnellement, mon rôle au sein du SPW Mobilités-Infrastructures est de coordonner l'action de la Région sur la thématique. Concrètement, il s'agit de promouvoir l'émergence d'un réel écosystème covoiturage en Wallonie : développer les collaborations avec les différents services de l'administration, mais aussi les entreprises, les collectivités locales, les associations, et même les citoyens qui peuvent nous interpeller directement. Si le suivi des projets d'infrastructure représente naturellement une partie importante de mon travail, les réflexions sur les solutions et stratégies à mettre en place à l'avenir constituent un autre axe essentiel du métier : nouveaux incitants, nouvelles réglementations, développement de lignes de covoiturage, du covoiturage scolaire, systématisation du retour garanti ou encore création d'un observatoire du covoiturage quotidien, à l'instar de ce qui se fait chez nos voisins français. Les idées à creuser ne manquent pas et c'est ça qui est passionnant !

Au SPW-MI, nous espérons pouvoir faire évoluer les mentalités et surtout les pratiques, en rendant chaque jour le covoiturage plus facile, plus efficace, et plus attractif. Et même si parfois, on voudrait que cela avance encore plus vite, nous sommes convaincus que le covoiturage est bien plus qu'une pratique contrainte, il s'agit réellement d'un mode de déplacement d'avenir. Alors n'attendez pas, essayez-le et vous verrez, vous ne le regretterez pas...

 Arnaud LUYCKX

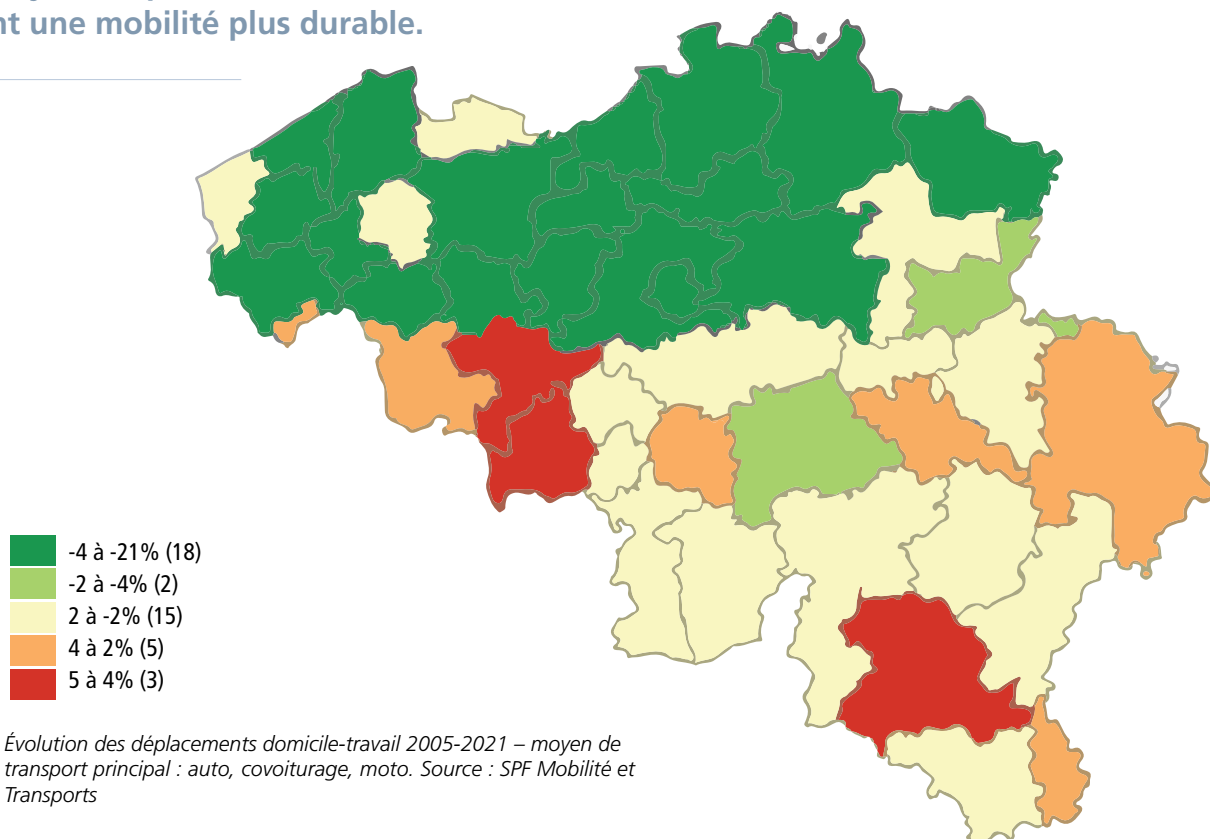


STATISTIQUES

Enquêtes fédérales sur les déplacements domicile-travail 2021-2022

La réalisation d'un diagnostic des déplacements domicile-travail des travailleurs est depuis 2005 une obligation légale pour tous les employeurs belges qui occupent plus de 100 personnes. L'objectif du diagnostic est double. D'une part, il permet de recueillir des statistiques sur les déplacements domicile-travail dans toute la Belgique, et des informations sur les politiques de mobilité que les entreprises mettent en œuvre. D'autre part, l'enjeu est de faire des déplacements domicile-travail un sujet de discussion au sein des entreprises et d'encourager les employeurs à prendre des mesures favorisant une mobilité plus durable.

En 2021, l'enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail a été menée pour la 6^{ème} fois depuis 2005. En raison de la crise sanitaire de la COVID-19, l'enquête a été reportée d'un an et a eu lieu entre le 1^{er} juillet 2021 et le 31 janvier 2022. Tous les employeurs, privés et publics, qui comptent au moins 100 travailleurs, étaient tenus de remplir un questionnaire pour chacune de leurs unités d'établissement où au moins 30 personnes travaillent. Au total, 3 598 employeurs différents ont pris part à l'enquête, ce qui désigne 9 731 unités d'établissement et concerne 1,6 million de travailleurs.



Principales tendances

L'utilisation du vélo explose dans l'ensemble du pays, avec une part modale de 14,1% des déplacements domicile-travail, ce qui représente une augmentation de +26,3% par rapport à 2017. Le nombre de cyclistes varie grandement d'une région à l'autre mais il s'accroît partout, principalement dans les villes.

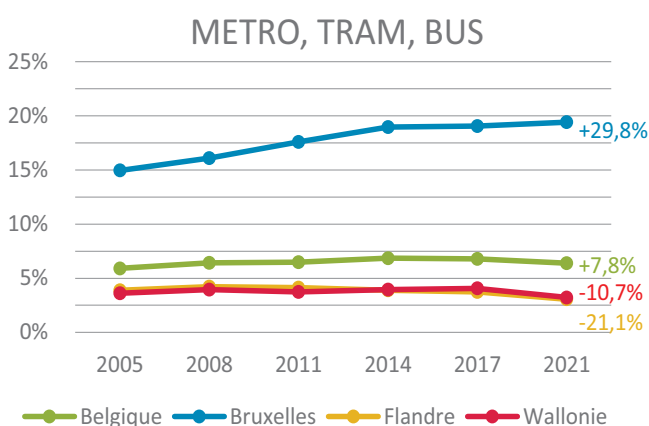
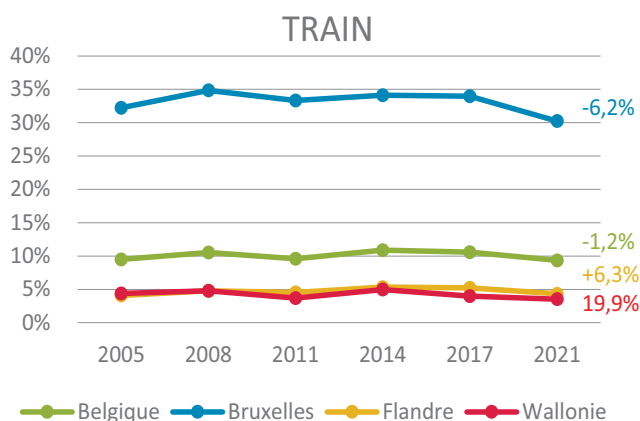
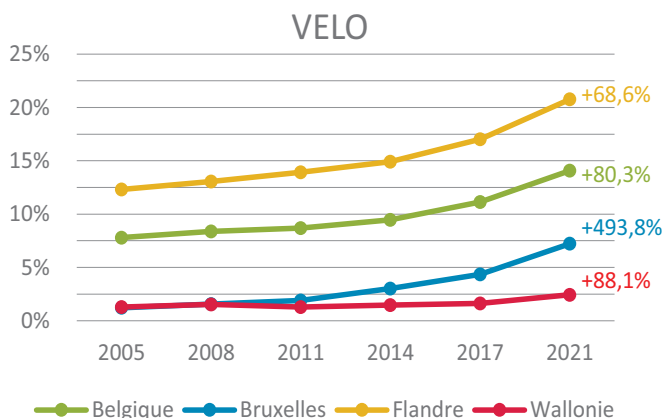
L'impact de la crise sanitaire de la COVID-19 est perceptible à différents niveaux :

- Les transports en commun, en particulier le train, pâtissent des mesures sanitaires (-11,5% pour le train par rapport à 2017 et -6,1% pour le métro, le tram et le bus) ;
- Par conséquent, l'utilisation de la voiture reste stable pour les déplacements domicile-travail (-0,6%). Elle augmente même légèrement en Wallonie ;
- L'introduction du télétravail dans de nombreux secteurs est importante pour diminuer le nombre de déplacements domicile-travail mais n'offre pas de réponse définitive aux défis actuels de la mobilité.

Les employeurs continuent de prendre de plus en plus de mesures : ainsi, l'indemnité vélo a été introduite par la quasi-totalité des grands employeurs.

En Wallonie, la voiture fait de la résistance dans les déplacements domicile travail. Si l'utilisation de la voiture diminue progressivement à chaque édition du diagnostic, cette baisse reste légère, et cette tendance à la baisse ne s'observe pas en Wallonie. La part de la voiture y est actuellement plus élevée qu'au début du diagnostic en 2005 (de 80,4% à 84,7%). De quoi décourager ceux qui s'attèlent chaque jour à œuvrer pour les mobilités alternatives ? Le lecteur peut parcourir le rapport avec un regard sur les mesures à impact : améliorer le profil d'accessibilité des sites, réserver des places au covoitureurs, élaborer un plan de déplacement d'entreprise, prévoir du parking vélo sécurisé et des abris couverts, travailler sur la tarification du stationnement, ne pas mettre à disposition de voiture de société ou même de carte carburant,... Force est de constater que bien des mesures dépassent le champ d'action des conseillers en mobilités !

 *En savoir plus : Les résultats de la nouvelle enquête déplacements domicile-travail sont disponibles en ligne « Enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail 2021-2022 »*



 *Évolution de la répartition modale du vélo et des transports en commun. Source : SPF Mobilité et Transports*



VÉHICULES ÉLECTRIQUES

Liège prépare son plan de déploiement des bornes de recharge publiques

Le parc automobile s'électrifie et la question de la recharge suscite de nombreux débats. 6000 bornes accessibles au public sont prévues par le plan de relance à l'horizon 2026. En croisant les besoins potentiels et les caractéristiques du réseau électrique, la Ville de Liège affine la stratégie à l'échelle locale.

La Wallonie prévoit d'installer les premières bornes à l'automne 2023¹. Au programme, différents équipements sont prévus pour répondre aux besoins existants et potentiels, sur l'espace public, sur espace privé ouvert au public, ainsi que le long du réseau routier principal Sofico². Parallèlement à cette volonté régionale, la Ville de Liège, entourée d'experts³ a étudié la question, en suivant ces étapes : benchmarking des politiques publiques et tendances du marché, habitudes et statistiques de déplacements, évaluation des besoins (croissance du parc, typologie du bâti, résidents, travailleurs, clients, taxis, etc), caractéristiques du réseau électrique. Ceci a permis de définir les lieux d'implantations, les typologies de borne et le modèle de mise en œuvre.

Il s'agit de pouvoir répondre à de nombreuses sollicitations auxquelles les villes et communes font face. Dans le tissu bâti ancien, notamment en milieu urbain dense, les câbles de charge serpentent parfois sur les

trottoirs de manière illégale, faute de mieux⁴. Habiter en ville avec une voiture électrique, n'est pas toujours simple si l'on ne dispose pas d'un emplacement de stationnement hors voirie. Les villes souhaitent apporter une réponse, afin de rester attractif pour des ménages amenés à utiliser une voiture électrique. Ce dimensionnement relève d'un exercice d'équilibriste, entre l'adaptation à cette transition technologique et la gestion parcimonieuse de l'espace public, à fortiori quand on arrive à l'échelle de la rue, voire de la place de parking. S'il y a trop d'offre, certains regretteront le gaspillage de place de stationnement ! Et les rares usagers seront bien lotis, courtisant l'emplacement réservé pour sa fonction « parking ». Mais gare à la croissance des usagers déçus, si l'offre ne suit pas...

Nuance et objectivation. Premièrement, un utilisateur ne recharge que 70 fois par an pour rouler 15 000 km. Pas de quoi se bousculer tous les soirs pour profiter de la place de parking dédiée à la charge... Deuxièmement, la puissance de charge choisie pour les quartiers denses en logements n'impose pas de rester branché toute la nuit pour faire le plein. Une certaine rotation limitera les chasses à la prise. Troisièmement, en corolaire, la durée du stationnement sera limitée dans le temps, soit par le tarif de la charge, soit par la réglementation de stationnement qui imposerait une durée limitée, soit par la tarification du stationnement. C'est là qu'un pont se dresse avec la mobilité. L'actualisation de la politique de stationnement est en réflexion à Liège, ce qui tombe à point pour répondre à de nouvelles questions : à rotation de stationnement élevée, est-il pertinent de prévoir des bornes, et à quel tarif ? Il s'agit d'être cohérent. À l'inverse, qui dit recharge lente, dit rotation faible, à mettre au diapason avec les espaces qui s'y prêtent le mieux.

¹ Ce plan s'inscrit dans le cadre de la Directive européenne sur l'infrastructure en carburants alternatifs. 15 millions d'euros seront affectés en 2022 et 2023 pour soutenir ce déploiement. <https://www.wallonie.be/fr/actualites/bientot-de-nouvelles-bornes-de-chargement-pour-vehicules-electriques-en-wallonie>

² La Sofico gère, entretient, réhabilite et finance l'ensemble des autoroutes et les principales nationales de Wallonie depuis 2010 point elle est « maître d'ouvrage » de ce réseau structurant qui représente actuellement environ 2700 km de voirie

³ Le bureau Tractebel a assisté la Ville de Liège dans cette réflexion

⁴ Des systèmes alternatifs se développent sur le marché mais posent des questions d'ordre juridique, d'occupation de l'espace public et urbanistique (ex : perches fixées aux façades des habitations, pavés spécifiques équipés de goulotte passe-câble, etc).

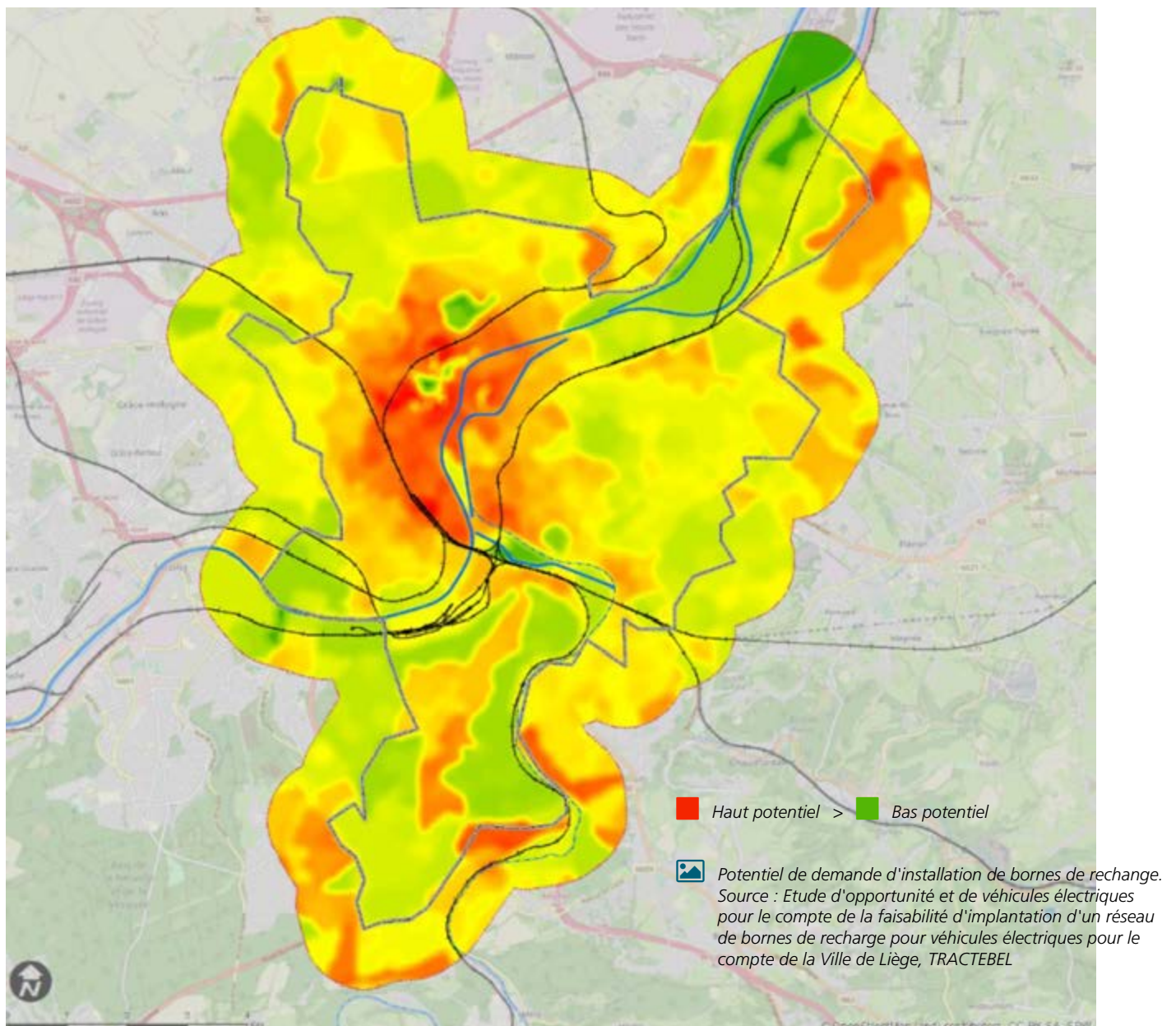
Le rythme d'électrification du parc est inconnu, mais Liège a choisi un scénario⁵. Le plus réaliste sur base de l'avis d'experts, misant sur le bon tempo de croissance des bornes, ces nouveaux objets à gérer sur l'espace public sont au croisement de nombreux domaines. À cet égard, les caractéristiques du réseau électrique sont déterminantes : une recharge rapide demande autant de puissance que 35 recharges lentes. Cela n'a pas le même coût, le même intérêt et la même faisabilité technique. Sans oublier la configuration précise des lieux et de leurs usages, qui devront faire un peu de place à ce nouvel arrivant.

L'étude vient d'être finalisée. Les lieux d'implantation des bornes et leur typologie sont donc définis.

⁵ La Ville a choisi un scénario hybride entre celui rythmé par les développements des constructeurs automobiles et celui imposé par les évolutions des législations

La commune dispose d'outils pour assumer un rôle en matière de distribution publique d'électricité en lui donnant les outils techniques pour rédiger un cahier des charges d'appel aux opérateurs de distribution. Prochaine étape : la Ville de Liège est en attente des recommandations de la Région wallonne. En fonction de celles-ci, la commune pourra alors décider de la meilleure façon de mettre en place son plan de déploiement.

À Liège, comme dans les autres communes, les autorités communales ont donc un choix à poser : marquer leur accord sur la mise à disposition d'emplacements définis, en vue de les mettre en concession à un opérateur privé, à charge pour lui d'y installer et d'y opérer, à ses frais, les infrastructures de recharge pour véhicules électriques ouvertes au public.





AMENAGEMENTS CYCLABLES

Journée inspiration « Cyclostrades »

Q Bruxelles, pont cyclable. Source : werkenaandering.be



Q Source : SPW – MI

Le 17 novembre dernier, une vingtaine d'agents régionaux en charge des aménagements cyclables au sein du SPW-MI ont enfourché leur vélo. Accompagnés de Frederik Depoortere (manager vélo de la Région de Bruxelles-Capitale) et de Joris Van Damme (expert cyclostrades à la Province du Brabant Flamand), ils ont emprunté le réseau de cyclostrades bruxellois et flamand pour appréhender sur le terrain les succès et difficultés liés à sa réalisation.

Au départ de la gare du Nord, le groupe a parcouru une boucle de plus de 20 km vers Haren, à travers le Brabant flamand, pour ensuite revenir vers le Pentagone en suivant notamment l'E40. Le parcours a mis en évidence l'ambition pour les cyclostrades d'emprunter tantôt des voiries dédiées de haute qualité, tantôt des tronçons sur des voiries véritablement apaisées.

En voiries locales

Dès la sortie de la gare du Nord, le convoi de cyclistes traverse Schaerbeek, l'itinéraire C3 emprunte des voiries locales pas encore pleinement pacifiées : la charge de trafic élevée, la présence de charroi lourd et le passage du tracé par des endroits conflictuels n'offrent pas (encore) toujours aux usagers le niveau de qualité attendu pour une cyclostrade. Les agents wallons ont pu percevoir le soucis d'assurer des continuités par des « routes alternatives ». **L'enjeu est bien ici d'assurer un itinéraire continu dès avant la concrétisation complète de l'infrastructure au niveau de service attendu.** Le balisage vertical et le marquage au sol (grâce à un symbole reconnaissable en forme triangulaire de selle de vélo) participe aussi à cette continuité, et indique les changements de direction.

Un premier aménagement qualitatif se donne à voir à l'avenue Monplaisir. Concrétisée à l'aide d'une opération de contrat de quartier, l'infrastructure de l'itinéraire C3 consiste ici en un cheminement cyclo-piéton dédié de bonne qualité : rampe de jonction au Pont Van Praet efficace et offrant des alternatives ludiques aux piétons, des espaces publics de qualité variant les revêtements, des arbres en alignement, la piste latérale de teinte ocre, et un espace dédié à la voiture restreint.

Pas d'« aménagement parfait » ici non plus, des concessions ont dû être trouvées pour lutter contre le parking sauvage. Des potelets sont implantés perpendiculairement au cheminement vélo, cela malgré qu'ils puissent être la cause d'accidents pour les cyclistes. Le mesure a été accompagnée de lignes d'annonce dessinées au sol.

Les cyclostrades en Wallonie

Le Parlement wallon a adopté le 24 novembre dernier un décret pour pérenniser la politique cyclable en Wallonie. Ce décret vise notamment l'ambition de doter la Wallonie un réseau cyclable structurant. Le Gouvernement wallon devra établir ce réseau, **il s'agit d'un réseau cyclable fonctionnel qui se concrétise par des aménagements cyclables qualitatifs. Il est composé de cyclostrades et de liaisons fonctionnelles supra-locales.** Véritable épine dorsale du réseau cyclable structurant et reliant des zones à haut potentiel de déplacement en offrant une alternative attractive aux déplacements en voiture, ce réseau structurant est complété localement par des liaisons de desserte locale offrant une desserte fine du territoire. **Quant au « Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie » de 2010, il sera remplacé par ce réseau cyclable structurant. L'approche vise une cohérence tous domaines confondus,** le réseau pourra être localisé en voiries régionales ou en voiries communales. La Wallonie se doit d'avancer dans l'actualisation de cette vision réseau, par bassin de mobilité et en collaboration avec les acteurs locaux.

Sources d'inspiration

Les cyclostrades doivent être envisagées comme « un produit de mobilité », au-delà des infrastructures techniques, elles possèdent une image de marque et un service de mobilité clairement identifiable par les usagers. Voici quelques sources d'inspiration citées par les orateurs de la journée de visite :

- [Le Cahier cyclostrade B](#)
- [ruxellois](#)
- [Le site officiel des Cyclostrade en Flandres/Bruxelles](#)
- [CHIPS project \(Cycle Highways Innovation for smarter People Transport and Spatial Planning\)](#), définissant notamment les qualités d'une cyclostrade
- [Le Vademecum Fietsvoorzieningen](#)





Q Rond-point à priorité vélo. Source : SPW – MI

Rond-point « à la hollandaise »

Plus loin, le groupe emprunte un giratoire « à la hollandaise¹ ». Ici, cyclistes et piétons ont la priorité sur le trafic motorisé. Les premières évaluations de cet aménagement ne révèlent aucun problème de sécurité routière particulier. Cette mesure de priorité à l'anneau cyclable ne peut être généralisée sans discernement, mais se prête bien au site visité, où la circulation motorisée est apaisée.

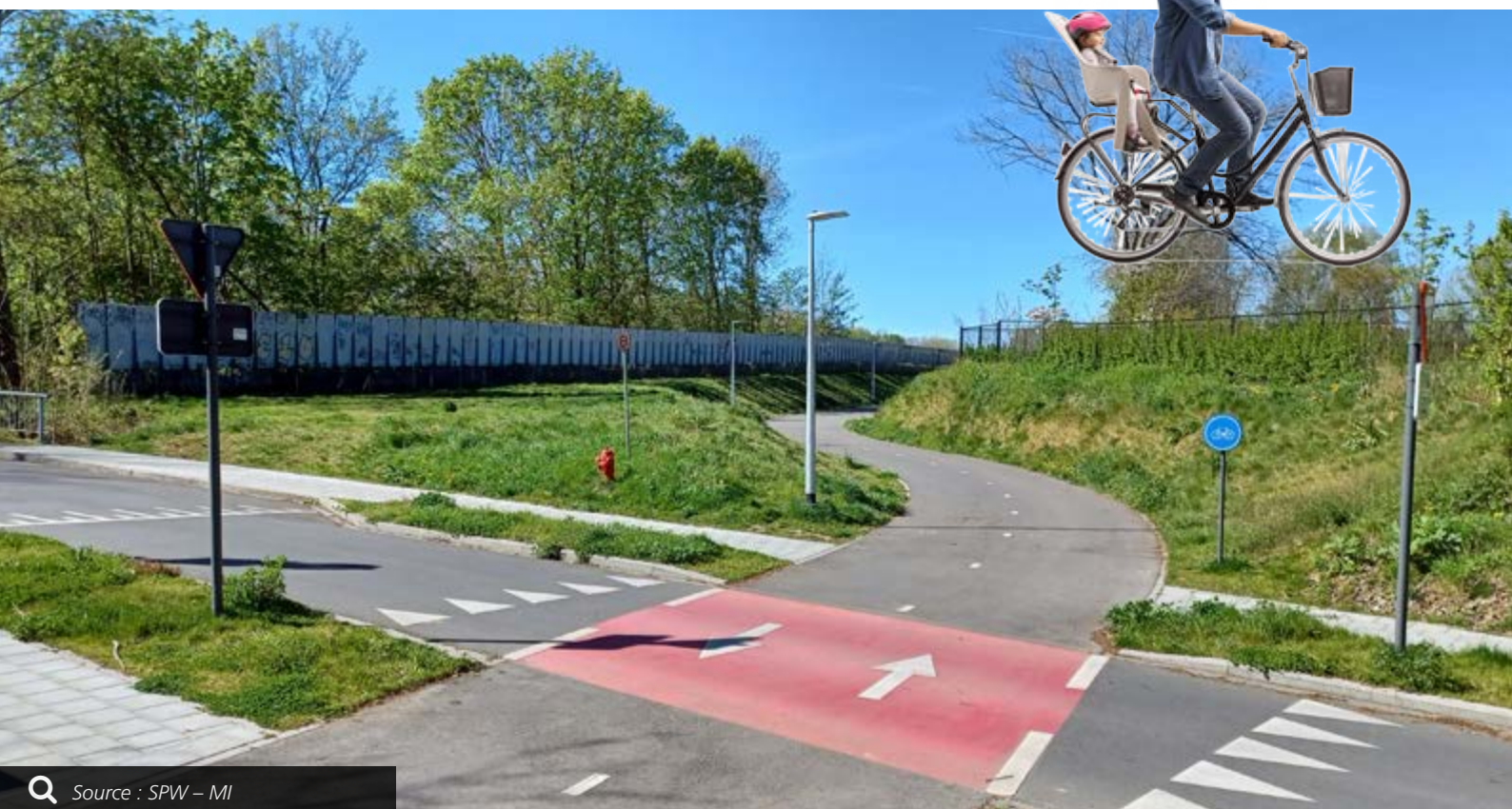
¹ Giratoire situé au carrefour entre la rue Stroobants et la rue de la Picardie

Choix cornéliens

La cyclostrade C3 se dirige ensuite vers Haren, par un tracé provisoire qui met en évidence certains dilemmes de mobilité. Au niveau de cette porte d'entrée de Bruxelles, l'itinéraire emprunte des espaces forts contraints (à la fois étroit et à charroi important, dont des bus). Sécuriser le tracé requiert des décisions difficiles comme réduire le stationnement riverain. Pour le moment, aucun choix n'a été posé et le tronçon reste accidentogène pour les vélos. Choisira-t-on d'empiéter sur une zone naturelle proche avec des solutions couteuses (liées notamment à la réalisation d'ouvrages sur pilotis), ou d'inscrire l'itinéraire en voirie, en réduisant l'offre de stationnement au profit du vélo ? Il faudra revenir dans quelques années pour le savoir...

Projets immobiliers

À quelques encablures de notre parcours, à proximité de la nouvelle prison de Haren, la localisation préalable du « réseau désiré » de cyclostrades, a permis de planifier une zone de réservation, puis dans un second temps, de faire supporter un tronçon de la cyclostrade en guise de charge d'urbanisme.



Q Source : SPW – MI

Aménagements dédiés

Passé en Flandres, l'itinéraire devient « F3 » (F pour Fietssnelweg). Une large piste cyclable longe le rail, ponctuellement partagée avec les voitures sur un mode « rue cyclable » avant de devenir un aménagement exemplaire incarnant les caractéristiques des cyclostrades :

- Un dimensionnement généreux (4m, hors accotement de 60cm),
- Des traversées prioritaires,
- Un trafic motorisé ralenti au droit des traversées (coussins berlinois et céder le passage),
- Un marquage rouge au sol mettant ponctuellement en évidence des « zone de conflit »,
- Des ouvrages d'arts emblématiques (comme le pont orange surplombant le Ring Ouest de Bruxelles),
- Une bonne intégration des connexions locales.
- Le marquage « hollandais » séparant les 2 sens de circulation.
- Un espace réservé aux piétons là où c'est nécessaire.

Des contextes territoriaux variés

Quelques coups de pédales plus loin la cyclostrade a été intégrée à la **récente requalification du boulevard de la Woluwe**² qui fut aussi l'occasion de restaurer quelques hectares d'espace naturel.

Sur le retour vers le Pentagone, la cyclostrade emprunte l'assiette d'un ancien tram. Les intersections avec les voiries sont traitées avec **optimisation de la zone de conflit** (carrefour rouge surélevé, réduction en largeur de la zone de conflit, cyclostrade prioritaire, aménagement dit en « écluse »).

L'**aménagement temporaire** le long de l'autoroute E40 montre tout l'intérêt de développer la culture du test. La diminution de capacité routière (passage de 3 à 2 bandes) a ici été évalué en grandeur réelle. Dans ce projet sensible, le passage par la phase test aura accéléré la mise en œuvre comparativement à une procédure classique de permis.



Q E40, aménagement « parkway ». Source : SPW – MI

Convainquant, cet aménagement va être pérennisé avec un aménagement paysager et des plantations.

Le groupe chemine peu à peu vers la rue de la Loi. Il est inspirant de percevoir comment cette artère est peu à peu passée de 5 bandes de roulement à 4, puis récemment à 3 lors de l'aménagement de la piste Sud, et comment les analyses de trafic n'ont pas montré de congestion particulière, confortant les choix de rééquilibrage modal de l'espace public.

Autre mutation, celle de la petite ceinture qui s'est vue dotée d'une cyclostrade en rocade, grâce à la transformation des contre-allées. L'espace anciennement généreusement dédié au stationnement a pu être transformé en zone de circulation apaisée, renvoyant les contraintes de stationnement aux sous-sols privés des immeubles riverains. Il conviendra d'observer l'éventuel retour de fonctions résidentielles démotorisées, pour être confortés dans l'idée que les changements ne sont pas que cosmétiques, mais qu'ils donnent lieu à une réelle amélioration en profondeur de la qualité de vie de ces rues.

La journée inspiration s'est terminée à l'Iris Tower, au siège de Bruxelles Mobilité, pour aborder divers points de mise en œuvre, d'entretien, de balisage ou encore de financement des ouvrages. La suite de la démarche se veut opérationnelle. La définition du réseau structurant est prévue dès ce début d'année. D'autre part, la Wallonie va entreprendre une démarche similaire de journée inspiration avec les acteurs locaux cette fois, lors d'une visite à Leuven fin mars. À suivre !

 Contact : wallonie.cyclable@spw.wallonie.be
Trace GPX de l'itinéraire
Prescriptions techniques wallonnes - Sécurithèque

² En savoir plus : <https://www.sum.be/woluwelaan>



Les modes intermédiaires. Source : Frédéric Héran, CC BY-NC-ND

PROSPECTIVE

Des véhicules intermédiaires en croissance

Quel est le rapport entre un vélo-cargo et une 2 CV ? Rien et beaucoup à la fois ! Il existe toute une gamme de véhicules entre le vélo et la voiture d'aujourd'hui. Scooters à trois roues, gros vélos, petites voitures... ces modes intermédiaires peuvent participer, de près ou de loin, à la sobriété énergétique des mobilités et suscitent un certain engouement.

Sur la ligne du temps du transport en Europe, l'efficacité énergétique des moteurs thermique semblait tirer la courbe des émissions vers le bas dans les années 2000, davantage même que tous les efforts de report modal réunis. Mais le marché ne fonctionne pas nécessairement en réponse aux besoins. Ce n'est pas un secret, les constructeurs ont créé et vendu des véhicules plus lourds, plus puissants, et l'histoire se répète avec les véhicules électriques, dont les prix ne se tassent pas, limitant leur diffusion au plus grand nombre ainsi que les bénéfices environnementaux et de sécurité attendus.

La spirale de l'évolution du poids a touché tous les modèles, jusqu'à effacer les petites citadines, boudées par leur manque de rentabilité et non par les usagers. Baissez le poids de 100 kg, vous épargnerez 3000€ à l'achat ! Encore faut-il trouver du léger sur le marché. En neuf comme en occasion, ce n'est pas la tendance. D'autant plus que l'occasion de demain sera composée de modèles récents autorisés dans les zones à basses émissions, rien de bien léger à priori.

À moins que... la fiscalité n'encourage les véhicules légers ? En Wallonie, la taxe de circulation intègre déjà la puissance, mais cela n'a pas d'impact sur « l'allègement » du parc. Un principe de réforme fiscale a été approuvé par le gouvernement en 2022, mais sans concrétisation... À moins que d'autres véhicules plus adaptés aux besoins ne percent le marché ? Sans ouvrir ici le levier – essentiel – du meilleur usage du parc automobile (autopartage, covoiturage, leasing pour particulier, etc), penchons-nous sur la question des véhicules intermédiaires. Un concept qui regroupe des objets roulants entre vélo et voiture, en capitalisant sur les sobres avantages de l'un et les confortables atouts de l'autre.

Low cost, Low tech

Parmi le monde foisonnant des modes intermédiaires, les seuls qui se développent déjà rapidement sont les vélos électriques, dont les vélos cargos. De nombreuses raisons l'expliquent : la montée dans la population du désir d'être plus actif dans ses déplacements, les difficultés économiques qui en amènent certains à renoncer à la seconde voiture, la sensibilité croissante aux questions environnementales. Ce type de boom technologique donne même lieu à des ajustements dans les usages, infrastructures et textes de lois¹. Dans le monde des deux roues motorisées, l'électrification et la protection contre les intempéries sont des atouts séduisants, mais on n'observe pas de croissance comparable au vélo en Europe. Du côté des concessionnaires auto, la voiturette « sans permis » progresse doucement. De grandes marques dépoussièrent leur image médiocre et vendent des voiturettes trois fois plus légères et trois fois plus lentes qu'une voiture standard. Réjouissant. À poids et à vitesse réduites, la voiture laisse les mobilités actives d'exister là où elles sont éteintes, de partager l'espace là où il est monopolisé par des véhicules de plus en plus encombrants.

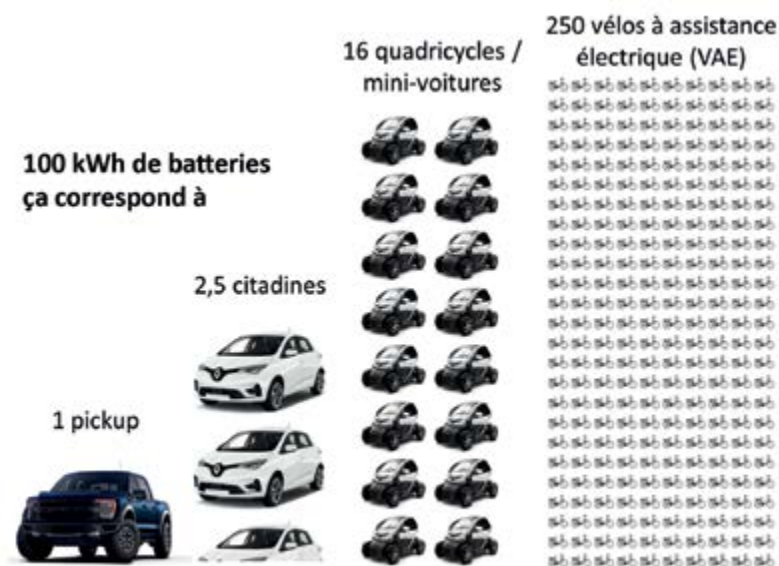
D'autres véhicules intermédiaires marquent une rupture plus forte avec la voiture. Il s'agit principalement des vélomobiles et vélo-voitures. Grâce à son aérodynamisme et à son poids maîtrisé de 50 kg, le vélomobile électrique 45 km/h a une efficacité énergétique record. Plus haut et monté sur quatre roues, le vélo-voiture permet un compromis différent entre vitesse, poids, confort et capacité de transport. Dans tous les cas, pour répondre aux enjeux climatiques, une plus grande sobriété sera indispensable. Le défi est que la sobriété des véhicules ne réduise pas trop pour autant la vitesse moyenne et la portée des déplacements, sous peine de rester à l'état d'embryon².

¹ À titre d'exemple, un projet pilote pour le transport de marchandises par vélo-cargo avec une remorque d'une largeur de plus d'1 mètre a été lancé en Wallonie au 1er janvier 2022. Une CéMatheque sur les vélos-cargos est d'ailleurs en préparation.

² Des « mini-voitures » roulant à 90 km/h et des « voiturettes » à 45 km/h n'auront pas le même impact sur le parc automobile classique, ... ni les mêmes atouts en termes de partage de l'espace.

À l'inverse, il faudra aussi éviter un effet rebond, dans le cas où des voiturettes par exemple, ne s'emparent de tous les déplacements courts. Le postulat des véhicules intermédiaires est que le vélo et la voiture actuelle, mêmes électriques et partagés, ne suffiront pas à la transition des territoires. Le soutien aux expérimentations est dès lors crucial, à l'image du projet « eXtrême Défi » porté par l'Ademe en France : créer une catégorie de véhicules de 1 à 2 personnes et une charge de 100kg ou bien 3 personnes et leurs sacs, utilisant des composants standards, réparables, recyclables.

L'émergence des micromobilités a montré que des nouveaux outils peuvent compléter ou en concurrencer d'autres, avec une certaine hiérarchie à assurer. L'expérience montre aussi que la hiérarchie réelle dominée par des modes lourds et/ou rapides limite la croissance de ces modes plus légers. Infrastructure, aides financières, stationnement, communication et location,... les véhicules intermédiaires doivent faire leur place dans leurs zones de pertinence prioritaires et en interaction avec les autres leviers de transition (démotorisation, partage, report modal, etc). L'adaptation de la réglementation sera aussi à évaluer, afin de ne pas étouffer dans l'œuf ces innovations. Les modes intermédiaires n'ont pas dit leur dernier mot, une belle carte à jouer pour les politiques de mobilités.



Infographie relative à la puissance et 4 types de véhicules.
Source : Transports urbains 2022 - Aurélien Bigo



Q Wintzenheim, transfert cantine scolaire en vélo-cargo. Source : France 3 Régions

Localement : comment soutenir les véhicules intermédiaires ?

En France, dans le cadre de l'appel à projet « XD » de l'Ademe, 47 communes ou communautés de communes s'engagent à créer des conditions favorables à la circulation des véhicules intermédiaires. Comment soutenir cela localement ? Des collectivités intègrent la notion de voiturette ou autre véhicule intermédiaire dans leur flotte, dans leurs projets de vélo-bus ou encore d'autopartage.

Elles peuvent apporter une solution pour les publics précaires et combattre l'isolement ([MOBIDREAM](#), accès à la mobilité pour les publics qui résident dans les territoires ruraux et péri-urbains). En parallèle, elles jouent sur les limitations de vitesses afin de favoriser cette mixité d'usage entre les véhicules, du plus léger au plus lourd.

À noter que de nombreux industriels et experts apportent leur soutien pour passer de l'expérimentation à l'écosystème (communauté autour de la fabrication, les homologations, etc).

L1E			L2E	L3E	L4E	L5E	L6E		L7E		
Deux-roues léger			Cyclomot. 3-roues	Moto-cycle	— avec side-car	Tricycle	Quadricycle léger		Quadricycle lourd		
L1e-A Cyclo-motorisé	L1e-BB Cyclo-mobilité (draisienne électrique) Cyclomobile (draisienne électrique)	L1e-B Cyclo-moteur	L2e-P (1 pers.) L2e-U (utilitaire)	L3e-A1 L3e-A2 L3e-A3 selon la puissance	L4e-A1 L4e-A2 selon la puissance	L5e-A (≤ 5 pers.) L5e-B (utilitaire)	L6e-A Quad léger (≤ 2 pers.)	L6e-B Quadri-mobilité léger (≤ 2 pers.)	L7e-A1 L7e-A2 Quad routier (≤ 2 pers.)	L7e-B1 L7e-B2 Quad tout terrain (≤ 2 pers.)	L7e-CP (≤ 4 pers.) L7e-CU (utilitaire)
≤ 50 cm³		≤ 50 cm³	≤ 50 cm³								
≤ 25 km/h	≤ 25 km/h	≤ 45 km/h	≤ 45 km/h	≤ 11 kW			≤ 45 km/h		≤ 90 km/h		
< 1 kW	< 0,35 kW	< 4 kW	< 4 kW	≤ 35 kW			< 4 kW	≤ 6 kW		≤ 15 kW	
	≤ 30 kg		≤ 270 kg	> 35 kW		≤ 1000 kg	≤ 425 kg		≤ 450 kg (ou ≤ 600 kg)		

 Classification simplifiée de la catégorie L, selon la réglementation européenne.
Source : Transports urbains n°141 (septembre 2022) – cairn.info

Réglementation

La réglementation européenne est assez complexe, voici un tableau simplifié qui reprend les caractéristiques principales des véhicules. Pour retrouver la réglementation en vigueur, se référer aux articles du code de la route belge, à propos des [cyclomoteurs](#) et [quadricycles](#)

 En savoir plus :

« [Le nouveau monde des véhicules intermédiaires](#) », Transports urbains, 2022/1 (N° 141), p. 3-3. DOI : 10.3917/turb.141.0003

« [Définition et typologie des véhicules intermédiaires](#) », Transports urbains, 2022/1 (N° 141), p. 4-8. DOI : 10.3917/turb.141.0004

« [Quel avenir pour les véhicules intermédiaires ?](#) », Transports urbains, Frédéric HERAN, 2022/1 (N° 141), p. 25-28. DOI : 10.3917/turb.141.0025

« [Pour une mobilité sobre : la révolution des véhicules légers, note ouverte à la co-construction citoyenne](#) », la Fabrique Ecologique, février 2023



 Source : mak.at



Fermeture de voirie pour chantier ou événement. Comment améliorer le processus de traitement et d'information du citoyen ? *

La CeM de la commune de Perwez a interpellé le réseau des CeM pour avoir un retour d'expérience sur la procédure de fermeture de voiries pour travaux ou événement. Malgré des demandes anticipées de la part des entrepreneurs ou organisateurs d'événements, il est parfois difficile de pouvoir publier et informer les citoyens dans les temps. D'autant plus que les dates des travaux peuvent être sujettes à modification, en fonction des conditions météorologiques ou de contraintes de chantiers.

 Les différents outils prévus par la NLC en matière de mesures temporaires relatives à la circulation et à la sécurité routière sur le territoire communal. Source : Transports urbains n°141 (septembre 2022) – cairn.info

Quels sont les outils permettant de réglementer les mesures temporaires en matière de circulation¹ ?

Différents outils sont prévus par la nouvelle loi communale (NLC)² pour prendre des mesures temporaires relatives à la circulation et à la sécurité routière sur le territoire communal :

Les deux outils, dont nous parlerons ci-après, adaptés pour répondre à la présente question sont l'Arrêté de police du Bourgmestre et l'Ordonnance temporaire de circulation routière. Contrairement au RCCR³, ces deux actes administratifs ne sont pas soumis à une tutelle d'approbation.

¹ Article rédigé en collaboration avec l'Union des Villes et des Communes de Wallonie.

² Articles 133 et 134 de la Nouvelle Loi communale.

³ Pour plus d'informations sur les Règlements complémentaires de circulation routière, référez-vous à la CeMathèque

CONTEXTE	ACTE ADMINISTRATIF	AUTORITÉ COMPÉTENTE	EXEMPLES
Situation permanente ou périodique (avec une récurrence et une certaine constance)	Règlement complémentaire de circulation routière (RCCR)	Conseil communal	Le marché hebdomadaire
Situation temporaire à portée générale, c'est-à-dire qui touche l'entièreté du territoire communal ou une partie de celui-ci	Ordonnance temporaire de circulation routière	Collège communal	Évènement à portée communale ou concernant tout un quartier (kermesse, carnaval, plusieurs rues réservées au jeu de manière temporaire...)
Situation temporaire et localisée (portion de rue, une à plusieurs rues)	Arrêté de police du Bourgmestre	Bourgmestre	Fermeture d'une voirie ou interdiction de stationnement liées à un chantier ou un événement ponctuel non récurrent
Situation temporaire à portée générale justifiée par une extrême urgence pour une situation exceptionnelle	Ordonnance du Bourgmestre	Bourgmestre (ordonnance ratifiée par le Conseil communal lors de sa prochaine séance)	Catastrophe naturelle

(*) Sources : Police de la circulation routière, UVCW « La police de la circulation routière »



La frontière entre l'utilisation de l'ordonnance et l'arrêté peut parfois être floue quant à la détermination de la portée de la mesure (portée générale ou portée spéciale), c'est pourquoi une appréciation au cas par cas demeure nécessaire le cas échéant.

Quels sont les obligations en termes de publicité permettant de porter la décision à la connaissance des citoyens ?

Les ordonnances, quelle que soit l'autorité dont elles émanent, doivent toujours être publiées conformément au Code de la démocratie locale et de la décentralisation (CDLD)⁴. L'affichage de l'ordonnance doit avoir lieu 5 jours avant le début de son application.

À l'inverse, dans le cas de l'arrêté, celui-ci étant une mesure individuelle, la publication n'est pas requise, seule la notification aux intéressés suffit (via la signalisation sur place, un avis riverains, un affichage sur site...).

Quels est le délai raisonnable à imposer aux entrepreneurs et organisateurs d'événements pour introduire leur demande tout en permettant à la commune de garantir le respect de la procédure ?

Il n'y a pas de délai imposé entre l'introduction de la demande et la prise d'effet de l'ordonnance ou de l'arrêté. Celui-ci va dépendre des Communes, et notamment des ressources humaines affectées à la rédaction de ces actes administratifs et aux vérifications requises (vérification du permis, respect de Powalco...), de la concertation nécessaire avec les acteurs concernés (Police, TEC, SPW, PLANU...) et

du niveau d'information des citoyens souhaité par la Commune, indépendamment du délai imposé par la publication des ordonnances.

Il faut donc distinguer les deux procédures :

- **dans le cas d'un événement à portée générale**, nécessitant une ordonnance temporaire de circulation routière, le délai de 5 jours imposé pour la publicité préalable doit être pris en compte dans le délai de traitement. En outre, les événements ou chantiers à portée plus large nécessitent habituellement une plus grande concertation avec différents acteurs.
- **dans le cas d'un chantier ou d'un événement n'impactant qu'un espace plus limité**, le délai imposé aux demandeurs peut être plus court. Il faut cependant prendre en compte l'éventuelle pose de signalisation en amont (dans le cas par exemple d'une interdiction de stationnement il est préférable de poser la signalisation 24h à 48h à l'avance) ou l'organisation d'une éventuelle déviation pour les TEC.

Dans les deux cas, il peut être imposé au demandeur de réaliser lui-même les mesures de publicité jugées nécessaires (affichage, avis riverains, signalisation de pré-information, etc.). Cette condition peut être reprise formellement dans les conditions de l'arrêté ou de l'ordonnance⁵.

Sur base des informations recueillies dans le cadre de la « Question de CeM » et d'autres informations collectées auprès des communes, les délais communément appliqués pour réaliser la demande d'occupation de voiries sont :

- entre 10 et 15 jours pour un chantier sur l'espace public ; certaines communes proposent un délai plus court pour les chantiers ne nécessitant pas de fermeture complète de la voirie ;
- entre 30 et 90 jours pour les procédures liées à un événement (demande incluant généralement d'autres procédures que celle liée à l'occupation du domaine public).

⁵ Exemples de conditions à reprendre dans l'arrêté ou l'ordonnance :

- l'entrepreneur est tenu d'avertir les riverains impactés au moyen de toutes-boîtes, mentionnant notamment les coordonnées du responsable de chantier et les mesures découlant du présent arrêté, distribués minimum 48h avant le début des travaux.

- l'organisateur avertira les riverains des festivités et des différentes mesures au minimum 8 jours avant la manifestation.

⁴ Article L1133-1 du CLCD

Comment faciliter le processus afin d'améliorer les délais et garantir une communication adéquate ?

Afin d'optimiser le processus pour les travaux ou événement ayant un impact important sur la circulation, il peut être envisagé de lancer une concertation avec l'entrepreneur ou l'organisateur en amont de la demande d'occupation de voiries (notamment pour des travaux d'envergure souvent connus à l'avance). Cette concertation permet d'une part de vérifier s'il n'y a pas de possibilité de limiter l'impact ou la durée du chantier (travailler par demi-chaussée, prévoir le rétrécissement ou la fermeture en dehors des heures de pointe...) et, d'autre part, de mieux préparer les mesures de communication (affichage de préavis avant les travaux, communiqué de presse...).

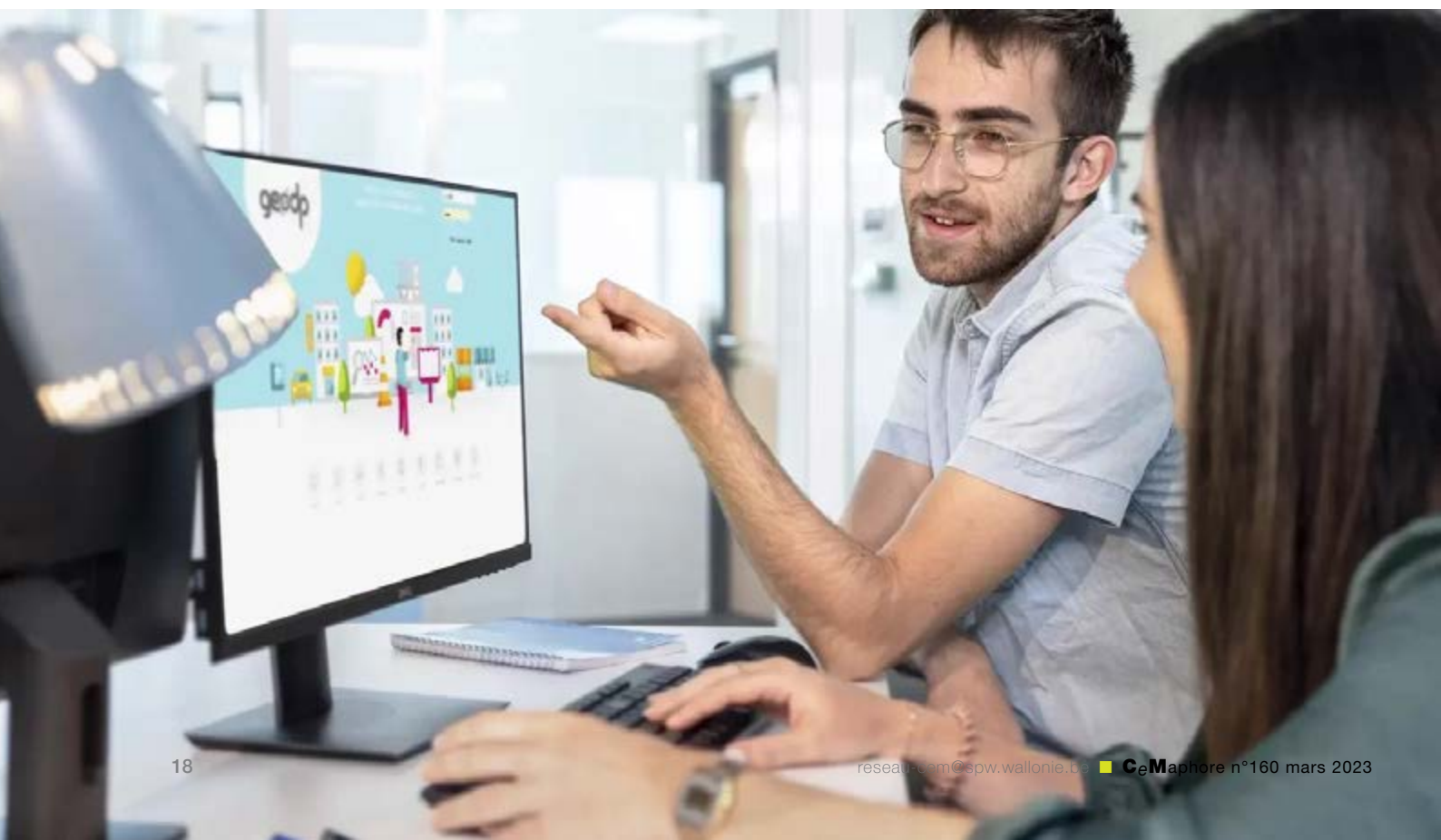
Afin d'optimiser le délai de traitement de la procédure, de nombreuses Communes ont établi un formulaire de demande que le demandeur peut compléter directement en ligne sur le site internet de la Commune. Une demande ainsi normalisée permet de traiter le dossier plus rapidement en s'assurant d'avoir directement toutes les informations nécessaires. Ce formulaire doit donc faire mention de toutes les pièces nécessaires (via des questions obligatoires et facultatives) et la possibilité de joindre des annexes (localisation précise, plan de déviation, tracé du parcours en cas d'événement itinérant, etc.).

De nouveaux outils informatiques⁶ pour les communes voient également le jour pour permettre d'avoir une gestion plus automatisée de l'occupation du domaine public. La demande réalisée en ligne via ce logiciel permettra de sélectionner l'emprise nécessaire sur une carte et de voir directement si les dates demandées n'entrent pas en conflit avec un autre chantier ou événement.

Que faire en cas de changement de dates, de prolongation ou d'annulation de l'événement ou en cas de non-respect de l'arrêté ?

L'organisation d'un chantier dépend souvent de conditions météorologiques favorables ou de coordination entre de nombreux sous-traitants. Les dates planifiées doivent alors être prolongées ou modifiées. Afin de simplifier le traitement des dossiers, certains formulaires de demande d'occupation de voirie prévoient, en en-tête, une case permettant de distinguer une nouvelle demande, d'une demande de prolongation d'un arrêté précédent aux mêmes conditions. Cette demande de prolongation sera analysée au regard de l'impact supplémentaire causé sur la circulation mais pourra être traitée plus rapidement.

⁶ Liste non exhaustive de logiciels de gestion des demandes d'occupation du domaine public : ODPP (Inforius), ArcOpole PRO Gestion du Domaine Public (1spatial), GeoDP (Geosoft)...





Afin d'éviter de fermer une rue ou de bloquer des places de stationnement pour un chantier qui ne commence pas, il est également possible de reprendre une clause dans les conditions de l'arrêté mentionnant que si le chantier n'a pas démarré dans les 24h du début de la période autorisée, toute signalisation devra être immédiatement remise par le demandeur.

Enfin, certains chantiers doivent avoir lieu en urgence (voir encart ci-contre sur la notion d'urgence). Une procédure d'urgence peut alors être appliquée pour ne pas avoir à attendre les 10 ou 15 jours nécessaires entre la demande et l'arrêté. L'autorité doit cependant être attentive et ferme sur les conditions d'une urgence.

Notons que la législation⁷ prévoit la possibilité d'appliquer des sanctions administratives ou la suspension/retrait de l'autorisation en cas de non-respect des conditions.

La gestion des demandes d'occupation du domaine public représente un travail conséquent pour le Conseiller en Mobilité ou le service qui s'en charge. Outre la rédaction de l'acte administratif, la coordination des chantiers et événements sur l'espace public nécessite des étapes de concertation avec les acteurs concernés (TEC, Police, le SPW, etc.), de planification des multiples interventions ainsi qu'une bonne communication vers les citoyens concernés. La mise en place d'une procédure claire vis-à-vis des demandeurs, l'aide de certains outils informatiques et/ou la mise en place de réunions de coordination régulières entre acteurs seront de nature à fluidifier les demandes et simplifier le travail du CeM.

 Article rédigé en collaboration avec l'Union des Villes et des Communes de Wallonie.

Notion d'urgence

Au regard du Décret Impétrants (du 30 avril 2009 relatif à l'information, la coordination et l'organisation des chantiers), les chantiers urgents sont dispensés d'une autorisation d'exécution de chantiers. Ces chantiers doivent cependant être informés dans la plateforme POWALCO au plus tard le premier jour ouvrable suivant les travaux.

Une urgence au sens du Décret Impétrants comprend " toute intervention préventive ou consécutive à des incidents portant atteinte à la sécurité des biens ou des personnes ou destinée à assurer la pérennité des services publics et des services d'urgence. Est notamment considéré comme incident nécessitant une intervention urgente : la fuite sur un réseau d'eau ou de gaz, la rupture de réseau, l'incident électrique, le risque imminent d'incident sur un câble ou une canalisation, l'effondrement de la chaussée, l'effondrement de berge menaçant un ouvrage, une voie de communication, un bâtiment ou portant atteinte à l'intégrité du cours d'eau."

La notion d'urgence apparaît également dans le Décret du 19 décembre 2007 (relatif à la tutelle d'approbation de la Région wallonne sur les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques), article 10, §3 mais contrairement au Décret Impétrant, ce Décret ne définit pas ce qu'est une « urgence ». La jurisprudence est pauvre à cet égard mais dans la mesure où la police de la circulation routière vise la sécurité de la circulation, il semble que, pour qu'une situation soit qualifiée d'« urgente », il faut que cette dernière implique un « danger anormal » de nature à tromper la légitime confiance de tout usager circulant normalement sur la voie publique. En ce sens, toutes les « urgences » invoquées par un impétrant n'impliquent pas forcément un danger anormal pour la circulation et, par voie de conséquence, une « urgence » au sens du Décret du 19 décembre 2007.

⁷ Art. L1122-33. §1 et 2 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation et articles 58-60 du Décret relatif à la voirie communale.



RÉSEAU CEM



Ça bouge côté réseau...

Prochaines activités du réseau

Le 20 mars 2023 : **Quartiers apaisés, mobipôles et aménagements cyclables** – Visite technique de Leuven en vélo

Les 4, 11 et 17 avril 2023 : **MOBILITÉ, 3 jours pour comprendre et agir !** – Nouvelle formation

Le 25 avril 2023 : **Lancement du 43^{ème} groupe de la formation CeM** – Formation longue (17j)

Le 5 juin 2023 : **Immobilier et mobilité** – Visite technique en car

Le 28 septembre 2023 : **Plan de Déplacement d'Administration** – Formation en auditoire

 *En savoir plus : les CeM seront informés des programmes par le biais d'envois personnalisés (mailing list) environ 1 mois avant la date des événements.*

Suivre aussi les activités sur réseau via <https://mobilite.wallonie.be/home.html>

Nouvelle formation MOBILITÉ, 3 jours pour comprendre et agir ! (complet !)

La mobilité constitue un enjeu important, elle recouvre des questions aussi essentielles que l'amélioration de l'espace public et de la qualité de vie de nos concitoyens, l'accessibilité des personnes et des biens, la gestion de la voirie, ...

Des outils existent en Wallonie pour appuyer chacun dans une gestion transversale et cohérente de la thématique. **Cette formation interactive de 3 jours, vise à aider les participants** (des agents des administrations, des élus, des policiers, le secteur associatif ou Conseillers en Mobilité qui auraient besoin d'un rafraîchissement de leurs connaissances) à **mieux appréhender les outils et les moyens à leur disposition pour comprendre la mobilité au quotidien.**

 *En savoir plus : [MOBILITÉ, 3 jours pour comprendre et agir !](#)*

Appel à contribution

Dans le cadre de la formation des Conseillers en Mobilité (CeM) en Wallonie, les participants sont amenés à creuser une question de mobilité, par groupe de 4 à 5 personnes dans le cadre d'un travail fil rouge. Lors de la session organisée en 2021-2022, quatre futurs Conseillers en Mobilité ont choisi de travailler sur la manière, pour les communes, d'encourager l'utilisation des vélos cargo. Selon le même processus que la récente publication sur la scan-car (qui vient de faire l'objet d'une CeMathèque - voir rubrique Lu-Vu pour Vous), nous travaillons à diffuser les recherches relatives à ce travail fil rouge.

Pour que le réseau CeM puisse bénéficier des enseignements du travail et des avancées sur ce thème d'actualité, nous sommes en recherche de bonnes pratiques communales.

Votre commune favorise l'usage de vélos-cargos sur son territoire ? Certains services communaux disposent de vélo-cargo pour ses besoins propres ? Merci de partager vos actions, incitations et autres mesures en faveur de la pratique émergente des vélos-cargos !

Votre bref témoignage peut être envoyé à reseau-cem@spw.wallonie.be, nous reprendrons contact.



 Source : ICEDD



Namur, signalisation construite sur le principe STOP

Le principe STOP est expliqué aux usagers de la corbeille namuroise, ce centre-ville instauré en zone de rencontre pendant la période COVID 19. La conception d'un panneau sensibilise les usagers aux lignes directrices du fonctionnement de la circulation du cœur de ville, telle est l'ambition de cette signalisation verticale qui traduit la volonté de placer ces modes actifs au premier rang du choix modal.



Wavre, mutualisation d'un parking et ligne Express E13

Pour relier Wavre à Auderghem / Hermmann-Debroux en 20 minutes, la ligne TEC Express E13 connecte désormais le parking du Walibi (gratuit) à la capitale.

La ligne E13 offre un bus toutes les 20 minutes en heures de pointe. Ce projet témoigne d'une synergie entre acteurs privés et publics. Oui, les grands parkings mono-usages sont résolument has been !

En savoir plus : <https://www.letec.be/News/Detail/17988>



France, généralisation des ombrières photovoltaïques sur les parkings de plus de 80 places

La mise en service de centrale solaire en ombrières de parking sont de plus en plus perceptibles en France. Conçues pour apporter du confort aux usagers du parking en protégeant les véhicules des aléas climatiques (pluie, forte chaleur), ces ombrières ont surtout pour vocation de produire une électricité décarbonée sur site, une contribution concrète aux objectifs environnementaux des entreprises, mais aussi de quoi réduire les effets des îlots de chaleur urbains (cette accumulation de chaleur au sol ou sur les voitures).

Fin 2022, le Sénat français a adopté un projet de loi imposant la pose d'ombrières photovoltaïques sur les parkings extérieurs de plus de 80 places, cette mesure entrera progressivement en vigueur à partir du 1er juillet 2023.

En savoir plus : "Projet de loi relatif à l'accélération de la production d'énergies renouvelables" [senat.fr](https://www.senat.fr)



VU/LU POUR VOUS



Indicateur de potentiel de transfert modal vers le vélo

Sous le titre « La ville à la métrique cyclable », ce travail fait le lien entre le potentiel cyclable des territoires et le transfert modal effectif. Cette recherche doctorale, menée par Barbara Stinglhamber (CREAT), s'inscrit dans le cadre de la chaire de la Conférence Permanente du Développement Territorial. L'indicateur est pertinent, car généraliser l'usage du vélo dans les pratiques de mobilité est un des leviers de la transition.

📖 page 7 de la lettre n°60 de la CPDT, décembre 2022 et "La ville à la métrique cyclable", Barbara Stinglhamber - CREAT



Evaluation du passage des vitesses de 90 à 70km/h hors agglomération en Flandre – sur base des données d'accidentologie + données de vitesses (dérivées des Floating Car Data)

Une étude récente menée par l'institut Vias atteste que la réduction des vitesses sur des périmètres étendus permet d'assurer une importante amélioration de la sécurité. L'évaluation de l'impact fait suite à l'abaissement de la vitesse légale de 90 à 70km/h, d'application depuis le 1er janvier 2017 en dehors des agglomérations en Région flamande. La vitesse pratiquée d'une part, et le nombre et la gravité des accidents d'autre part ont été analysés. L'étude publiée en novembre 2022 montre que l'abaissement de la limite de vitesse générale de 90 km/h à 70 km/h sur les routes rurales en Flandre a eu un effet limité, mais non négligeable : la vitesse V85 a diminué (de 3,38 km/h après 3 années) et le nombre d'accidents, principalement les plus graves, a baissé (on constate déjà une diminution du nombre d'accidents avec blessures de 5,5%, et plus spécifiquement pour les accidents avec blessures graves et décès, on constate une diminution de 6,5%). Ce qui est aussi intéressant, c'est que même sur les routes où la limite de vitesse n'a pas été réduite (les routes à 70km/h qui le sont restées), la vitesse sur ces routes a légèrement diminué, et le nombre d'accidents a diminué de 7,7%. Cela même, si, bien sûr, les effets bénéfiques seraient encore plus importants si la limite de vitesse était mieux respectée !

📖 Rapport final "Evaluatie wijziging algemene snelheidsbeperking van 90 km/u naar 70 km/u buiten de bebouwde kom", Dons, E., Schoeters, A., Develtere, A. & Martensen, H., Eindrapport, 2022, Vias Institute

La ScanCar, un outils au service des mobilités

La nouvelle CeMathèque du SPW-MI analyse les bonnes pratiques et les facteurs de réussite de l'instauration de la Scan-Car dans plusieurs villes afin de soutenir les communes à poser les bons choix et avoir une vision critique de la mise en œuvre du dispositif. Même les communes qui ne se lancent pas dans l'aventure peuvent trouver ici de quoi alimenter leur réflexion sur le stationnement, notamment lorsqu'il s'agit de positiver la communication autour de la tarification.

📡 "La Scan-car", CeMathèque n°55



Le baromètre trimestriel de la mobilité de VIAS

L'institut Vias publie trimestriellement un tableau de bord présentant les évolutions les plus récentes de la mobilité en Belgique, il fournit des informations sur la répartition des modes de transport en Belgique. Ces informations sont basées sur une enquête en ligne qui, pour l'ensemble de l'année 2022, porte sur un échantillon de 12 000 personnes. Les données sont comparées aux chiffres des années précédentes. Sur base de leur âge, de leur sexe et de leur lieu de résidence, ces répondants constituent un échantillon représentatif de la population belge âgée de 18 ans et plus. Au cours de l'enquête, les répondants ont été interrogés sur les trajets effectués la veille. Plus précisément : quels moyens de transport ont-ils utilisé et combien de kilomètres ont-ils parcourus ? Avec la possibilité de choisir les critères (région, âge...), on peut extraire des informations. À titre d'exemple, en 2022, les conducteurs de voiture masculins de la catégorie 18-35 ans, ont augmentés de 14% leurs distances parcourues en semaine...

📡 <https://www.mobility.vias.be/fr/barometre/>

PMR, un nouveau Plan accessibilité

La Wallonie adopte son Plan accessibilité 2022-2024 au bénéfice des personnes en situation de handicap. Il a été conçu en concertation avec les administrations publiques et le Collectif Accessibilité Wallonie Bruxelles (CAWaB). Concrètement, 3 axes stratégiques et 50 actions à court, moyen et long terme ont été déterminés par ce Plan dont, en ce qui concerne la mobilité, la mise en place d'un décret cadre sur l'accessibilité aux bâtiments, espaces publics, services, événements et à l'information.

📡 [Plan accessibilité 2022-2024 au bénéfice des personnes en situation de handicap](#)





 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 (N)

 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

Sophie LAMBERT : Coordinatrice

 Conception, rédaction et coordination :

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

 Photo de couverture : Wintzenheim, transfert cantine scolaire en vélo-cargo. Source : DNA - Nicolas Pinot