

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

Editorial – **Le CeMaphore**, au service de vos actions quotidiennes

Prospective – Mieux comprendre **les chaînes de déplacements** des wallons

Technologie – **Bornes de recharge de véhicules électriques**, impositions récentes

Fil rouge – Une grille pour **évaluer l'accessibilité des Parcs d'Activités Economiques**

Quelques clés – **Stationnement**

Question de CeM : Comment **encadrer l'usage des trottinettes en libre-service** ?

Lu pour vous

D'ici et d'ailleurs





EDITORIAL

Le CeMaphore, au service de vos actions quotidiennes



le **CeMaphore**
bulletin d'information sur la mobilité

Mobilité

SPW Éditions

Cher·e·s Conseiller·e·s en Mobilité,

Chaque numéro du CeMaphore reflète la diversité de vos pratiques. Celui-ci ne fait pas exception et vous propose un article sur les chaînes de déplacement des wallons, les bornes de recharges de véhicules électriques ou encore le stationnement.

Ce CeMaphore met aussi en avant vos contributions : un travail collectif de la formation de Conseillers en Mobilité aboutit à une grille pratique d'évaluation de l'accessibilité des Parcs d'Activités Economiques, elle est mise à votre disposition.

De même, vos questions très concrètes de CeM, ici sur l'accompagnement de l'émergence des trottinettes en libre-service, montrent que vous êtes confrontés chaque jour à des défis nouveaux, à la fois techniques et réglementaires.

Enfin, les rubriques « Lu pour vous » et « D'ici et d'ailleurs » élargissent encore les horizons : la mobilité s'invente aussi par l'inspiration, les retours d'expérience et les exemples venus d'autres territoires.

Nous espérons que vous trouverez dans ce numéro à la fois une source d'inspiration et un aperçu des pratiques de vos voisins, le tout au service de vos actions quotidiennes.



Bonne lecture ! Le réseau CeM



PROSPECTIVE

Mieux comprendre les chaînes de déplacements des wallons

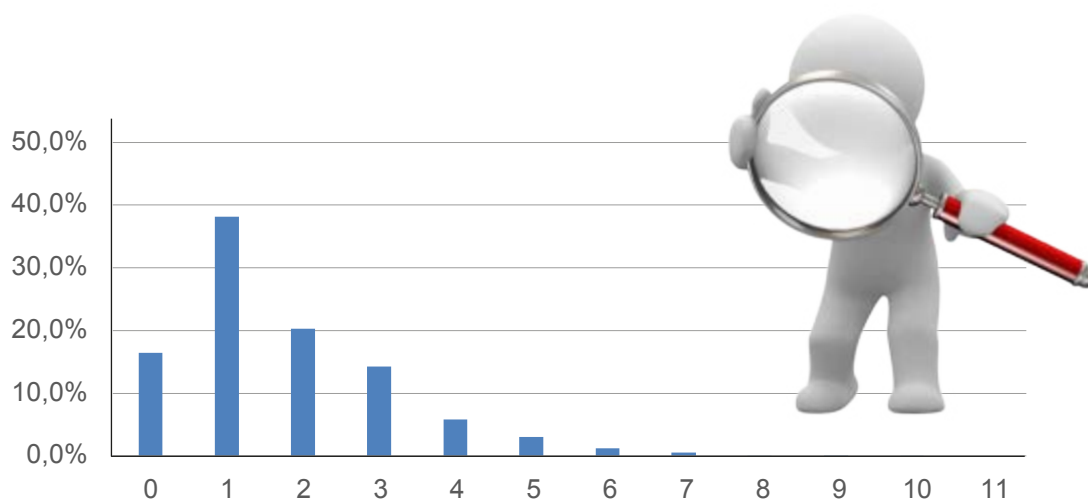
Au travers d'indicateurs très simples, comme le nombre moyen de motifs par chaîne¹ de déplacement et la part des déplacements aller-retour, la Direction des Etudes Stratégiques et de la Prospective du SPW Mobilité Infrastructures s'est intéressée à la complexité des déplacements des wallons. Cette analyse invite à nuancer certaines perceptions dominantes sur une mobilité qui serait toujours plus importante, fragmentée ou désorganisée.

¹ On utilise le terme plus général de « chaîne » de déplacements, qui implique juste plusieurs déplacements successifs, plutôt que celui de « boucle », qui fait référence à une destination principale avec un retour à cette destination principale.

Dans le numéro 163 du CeMaphore, nous vous présentons la première enquête sur la mobilité des wallons réalisée par le SPW Mobilité Infrastructures au début du printemps 2024. Depuis, deux nouvelles vagues d'enquêtes ont été réalisées (en novembre 2024 et en mars 2025), permettant d'enrichir et de compléter les diagnostics posés.

Parmi les éléments qui peuvent être mis en évidence, outre l'estimation des parts modales et des motifs de déplacement qui seront mis à jour et publiés dans le prochain Tableau de Bord de la Mobilité 2025 ([Tableau de bord de la mobilité](#)), l'organisation des déplacements et leur imbrication sous la forme de chaîne est un point intéressant en ce sens qu'il met en lumière un aspect encore peu exploré de la mobilité en Wallonie : la structuration des trajets en séquences de plusieurs motifs de déplacements successifs.





 Répartition du nombre moyen de déplacements journaliers (hors « retours ») effectués par des wallons. Source : SPW MI 2025

L'analyse de cette structuration met en exergue des dynamiques spécifiques :

- les jeunes adultes (18-34 ans) se distinguent par une mobilité plus importante, caractérisée par des motifs multiples se combinant entre eux ;
- les seniors affichent une mobilité moins importante et concentrée sur des motifs uniques ;
- les résidents urbains ont des chaînes de mobilité plus complexes.

Cette première segmentation est une étape nécessaire pour adapter les politiques de mobilité aux besoins réels de groupes cibles.

Une complexité modérée des chaînes de mobilité

La notion de « complexité des chaînes de déplacements » suppose que les individus enchaînent plusieurs activités ou motifs successifs dans un ordre qui exige planification, synchronisation et parfois combinaisons modales. Toutefois, les données issues des deux dernières vagues de l'enquête révèlent que, pour la majorité des wallons, la structuration des trajets demeure relativement simple.

D'une part, le nombre moyen de déplacements quotidiens s'établit à 2,13 (hors « retours »), ce qui est à

mettre en relation avec une organisation de la journée centrée autour de quelques objectifs essentiels : travailler, étudier, faire des courses, etc. Si on y ajoute les retours au domicile, ce chiffre grimpe à 3,32 déplacements par jour (ce qui reste modéré). Il est (quasi) identique dans les deux autres régions du pays avec une moyenne de respectivement 3,27 et 3,33 en Flandre et à Bruxelles .

Les « immobiles », c'est-à-dire des personnes n'ayant indiqué aucun déplacement lors de l'enquête et qui sont donc supposées ne pas avoir bougé durant la journée de référence, représentent 16,5%. Cette proportion est nettement plus élevée chez les seniors (26,6%).

D'autre part, le nombre moyen de motifs distincts au sein d'une même chaîne de déplacements s'élève à 1,79. Cela montre qu'un grand nombre de chaînes sont composées d'au maximum deux déplacements (aller vers une activité, puis vers une seconde) avant de revenir au domicile. Cette structure domine nettement dans les données.

À l'opposé, on peut s'intéresser aux déplacements les plus simples. Ce sont ceux qui prennent la forme d'un « aller-retour » pour un motif unique. Un peu plus d'un déplacement sur trois (36,0%), quel qu'en soit le motif, est un déplacement de ce type.

2025		FEMME	HOMME	18-34 ANS	35-54 ANS	55 ANS ET PLUS	EN AGGLO-MÉRATION	EN PÉRI-PHÉRIE	EN ZONE RURALE
Nombre moyen de déplacements	2,13	2,12	2,15	2,49	2,29	1,78	2,31	2,11	1,97
Nombre moyen de déplacements au sein d'une même chaîne	1,79	1,74	1,85	2,14	1,85	1,52%	1,96	1,76	1,66
Part des déplacements « aller-retour »	36,0%	37,4%	34,7%	26,1%	32,5%	50,8%	33,7%	36,7%	38,4%

 Source : SPW MI, 2025

Une variation des pratiques en fonction de l'âge et du lieu de vie

Les pratiques de mobilité ne sont pas homogènes au sein de la population wallonne. Elles varient significativement en fonction de facteurs socio-démographiques et géographiques. L'analyse de ces variations permet d'identifier des segments de population aux besoins spécifiques, conditionnant ainsi les leviers d'actions spécifiques.

Deux grandes dimensions ont été particulièrement observées : l'effet de l'âge (et celui du genre dans une moindre mesure) et l'effet du lieu de résidence. Ces déterminants influencent parfois considérablement l'organisation interne (enchaînement de motifs, retour au domicile) des déplacements.

L'âge est ainsi le facteur qui influence le plus le nombre moyen de déplacements journaliers, le faisant passer de 2,49 chez les 18-34 ans à 1,78 chez les plus de 55 ans (ce qui traduit une tendance à la réduction des interactions spatiales).

Le nombre moyen de déplacements (ou de motifs) au sein d'une même chaîne (c'est-à-dire sans retour au point de départ) est également très variable en fonction de l'âge et, dans une moindre mesure, en fonction du lieu de vie. Ainsi, une population plus jeune, vivant en milieu urbain, pratique une mobilité pouvant être qualifiée de plus complexe.

Enfin, la part des déplacements « aller-retour » augmente significativement avec l'âge pour dépasser les 50% chez les plus de 55 ans. Le genre ainsi que le lieu de vie ont également une influence, bien que beaucoup plus limitée dans ce cas.

Des enjeux pour la planification

L'analyse des chaînes de déplacements fournit des enseignements stratégiques pour orienter les politiques de mobilité. Croiser ces données avec les caractéristiques socio-démographiques doit permettre de garantir une mobilité plus efficiente, inclusive et mieux adaptée aux réalités du terrain puisqu'on peut la voir au travers de l'ensemble des indicateurs proposés, la complexité des déplacements diminuant avec l'âge (faisant du vieillissement un véritable enjeu) et avec l'éloignement du centre-ville.

La relative simplicité des déplacements invite à ne pas surdimensionner l'offre de transport en la fondant uniquement sur les cas les plus complexes. Une offre cohérente avec les pratiques majoritaires doit être maintenue, notamment pour les publics plus âgés ou vivant en zones moins denses.

Bien entendu des chaînes complexes existent, mais elles sont plus fréquentes dans certaines sous-populations (jeunes actifs urbains) et révélatrices d'un besoin de flexibilité, de rapidité et de coordination. Pour ces profils, une meilleure intégration modale devient essentielle pour couvrir l'ensemble de ses besoins.



TECHNOLOGIE

Bornes de recharge de véhicules électriques, impositions récentes dans les secteurs résidentiel et non résidentiel en Wallonie

Le cadre juridique en matière de borne de recharge s'est nettement densifié : depuis le 11 mars 2021, la réglementation PEB impose des obligations d'équipement des parkings, et au 1^{er} janvier 2025, de nouvelles exigences s'appliquent également aux bâtiments existants non résidentiels disposant de grands parkings.

Cet article passera en revue, successivement, l'évolution des obligations « résidentiel vs. non résidentiel » ainsi qu'un cas pratique récent en Wallonie.



Que dit la réglementation ?

C'est donc en 2021 que sont apparus les premiers éléments de réglementation en matière de bornes. Ils ne concernaient alors que les projets soumis à la PEB, c'est-à-dire les bâtiments neufs et assimilés ou les travaux de rénovation importante désormais tenus de pré-équiper¹ les emplacements de parking dès que le bâtiment comptait au moins dix places². Pour le non résidentiel et le logement collectif, il fallait de plus installer, complètement, au moins une borne. On se référera avec intérêt à la synthèse réalisée sur le site du SPW en la matière³.

En janvier 2025, ces obligations se renforcent pour les bâtiments non résidentiels et de logement collectif : tous⁴, sans exception, sont désormais concernés, dès lors qu'ils comptent au moins 20 emplacements de parking.

Et demain ?

La directive 2024/1275, qui doit encore être transposée aux niveaux belge et wallon⁵, conforte l'intégration de l'électromobilité dans les bâtiments (abaissement des seuils d'obligation, extension du pourcentage de parking concerné,...). La directive vise par ailleurs à simplifier les procédures administratives pour le déploiement des infrastructures de recharge, le tout avec un échéancier très clair (2027, 2033,...). Spécifiquement par exemple, dès le 1er janvier 2033, les bâtiments du secteur public (en propriété ou en simple occupation) devront disposer de 50% des places de stationnement pré-câblées.

Si les contraintes existantes sont renforcées pour le non-résidentiel, c'est toutefois au niveau des bâtiments résidentiels que l'évolution à venir est la plus significative : on passera d'un principe « préparer » (pré-câblage, etc.) à « équiper et installer », avec l'obligation d'une borne effective dans certains cas, ainsi que l'obligation de prééquiper tous les emplacements dès qu'on en compte au moins trois. Notons enfin que la directive généralise également des obligations en ce qui concerne le parking vélo, matière qui relève actuellement de décisions prises à l'échelle locale (via les lignes directrices des PCM, des Guides Communaux d'Urbanisme et autres guides de bonnes pratiques communales) ou à travers des stratégies ou recommandations (SDT, SDC, SOL, etc.).

On le voit, l'expérience des projets récents démontre que l'électromobilité ne peut plus être traitée comme un ajout ponctuel : elle doit être intégrée dès la conception des projets immobiliers et urbains. Anticiper les obligations légales et techniques permet de réduire les coûts, d'éviter des adaptations tardives et de garantir une cohérence avec les outils territoriaux et les règlements locaux, qui forment une véritable « lasagne » d'obligations à prendre en compte. Dans ce contexte, le rôle du CeM, de par sa maîtrise méta des outils et des textes, est des plus précieux pour guider les maîtres d'ouvrage et coordonner les aspects techniques et réglementaires.

La disponibilité d'infrastructures de recharge fait partie du top 3 des freins identifiés pour le déploiement de l'électromobilité¹⁴. On peut bien sûr se féliciter que des projets s'attachent à lever ce frein, mais le manque de bornes publiques ne peut pas être résolu uniquement par des initiatives privées ! Gageons que la transposition prochaine de la directive européenne 2024/1275 offrira un cadre harmonisé et des échéances claires pour généraliser l'équipement en bornes de recharge, renforçant ainsi l'attractivité et la durabilité des projets résidentiels et non résidentiels. Anticiper, coordonner et planifier restent donc les maîtres-mots pour réussir le passage à l'électromobilité dans le respect des obligations légales et des objectifs territoriaux.

¹ C'est-à-dire essentiellement tirer les gaines ou goulottes, et préparer l'alimentation électrique des futures bornes.

² Pré-équipement obligatoire pour chaque place de parking dans le résidentiel et pour au moins 20% des emplacements prévus, dans le cas du résidentiel et du logement collectif

³ <https://energie.wallonie.be/fr/exigences-peb-electromobilite.html?IDC=9136>

⁴ Neufs bien sûr, mais également existants, et ce, même s'ils ne font pas l'objet de travaux de rénovation

⁵ C'est cette transposition qui la rendra effective dans nos lois et réglementations

Un exemple concret en Wallonie : l'Ecoquartier « Rives Ardentes », à Liège

À Liège, l'écoquartier « Rives Ardentes », initié fin 2019 et en cours de déploiement, illustre concrètement l'anticipation des obligations d'électromobilité dans un projet mixte de grande ampleur. Le projet regroupe 1325 logements, des fonctions économiques et des équipements publics. L'ensemble du stationnement est relégué en sous-sol (1000 places). Côté électromobilité, le projet prévoit l'installation d'environ 134 points de recharge, annoncés dès la phase d'exécution, en cohérence avec une stratégie énergétique plus large (Photovoltaïque domotique, réseau de chaleur).

Sur le plan réglementaire, la programmation des bornes répond aux exigences PEB applicables en Wallonie successivement en 2021¹ et 2025². L'option « tout-souterrain » simplifie en outre l'articulation avec le CoDT (moindre emprise des bornes sur la voirie, moindre impact paysager en surface, moindre impact de la voiture sur l'espace public), même si ce choix impacte aussi négativement les possibilités de mutualisation des bornes avec des fonctions voisines préexistantes en surface.

- ¹ Pour les nouveaux bâtiments : pré-équipement systématique des parkings résidentiels ; au moins une borne effective ; pré-câblage de 20% en non résidentiel.
- ² Extension aux bâtiments non résidentiels existants de plus de 20 places : au moins une borne effective et 20% de places pré-équipées.



Source : rivesardentes.be

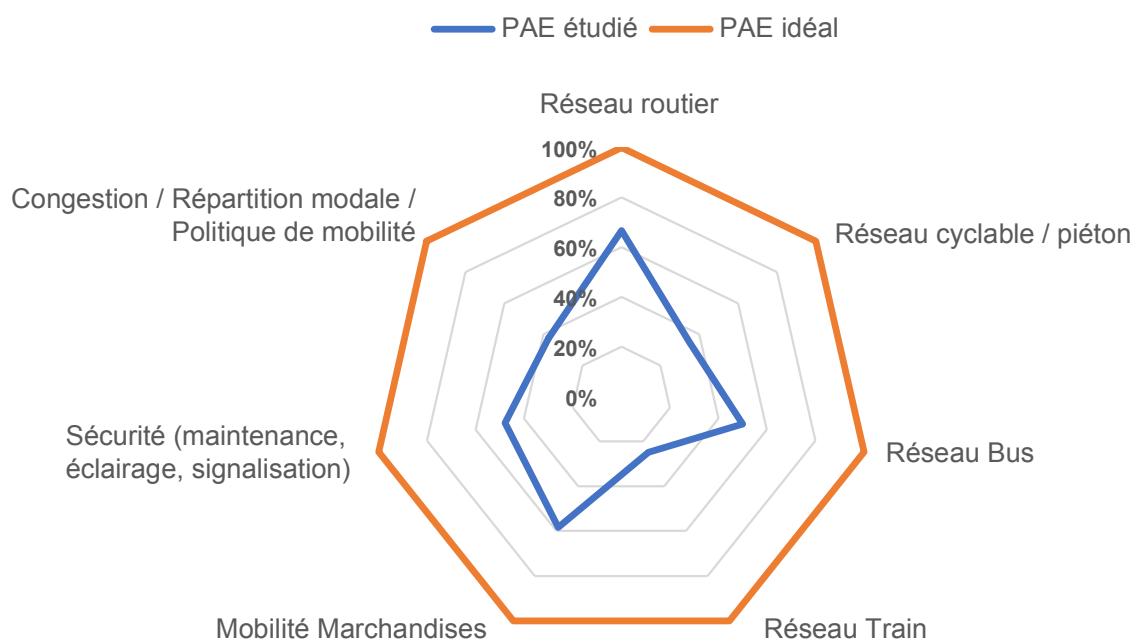
Enfin, le positionnement du quartier dans une centralité urbaine desservie par le tram s'inscrit dans les objectifs du Schéma de Développement du Territoire de 2024 (maîtrise de l'artificialisation et mobilité encadrée).

Dans un tel projet, un des enjeux est également le statut de ces emplacements de parking : chaque place est-elle privatisée et attachée à un logement ou, au contraire, l'ensemble est-il versé dans les communs ? Les bornes de recharges sont-elles accessibles à tous les occupants ?

Ces différentes questions sont essentielles dans un contexte futur de développement accru de l'électromobilité et de la croissance de nouveaux usages (voitures partagées, voitures autonomes, mobilité cyclable).

De tels projets démontrent bien l'importance, non seulement de l'alignement entre planification territoriale et déploiement opérationnel des bornes, mais aussi de la prise en compte de ce que sera la mobilité de demain.

Source : rivesardentes.be



FIL ROUGE



Exemple de rapport synthétique généré par l'outil « grille d'analyse multimodale ». Source : TFE CeM

Une grille pour évaluer l'accessibilité des Parcs d'Activités Economiques

Depuis 1998, la Wallonie forme chaque année de nouveaux Conseillers en Mobilité (CeM). La formation en évolution permanente est à présent certifiante, elle est à présent couronnée par la présentation d'un travail collectif. Lors de 6 modules de la formation, un temps est consacré à ce travail « fil rouge ». Les thématiques viennent approfondir certains contenus, aborder des sujets complémentaires, susciter la rencontre d'acteurs. Le travail est une forme de laboratoire, une occasion d'expérimenter un travail pluridisciplinaire et de développer la culture du réseau que le SPW ambitionne de développer depuis 25 ans¹. Le fruit du travail d'un des 5 groupes de mars 2025 vous est ici présenté.

Cinq participants – Bénédicte, Cyril, Dany, Guiseppa et Patrice – ont choisi de consacrer leur travail « fil rouge » de fin de formation à l'évaluation de l'accessibilité des parcs d'activités économiques (PAE). Leur démarche a abouti à la conception d'une grille d'analyse multimodale, déjà testée sur le PAE Nord de Wavre.

Pourquoi une telle grille ?

Les PAE accueillent chaque jour un grand nombre de travailleurs, de visiteurs et de marchandises. Pourtant, leur accessibilité reste souvent pensée sous l'angle de la voiture. La grille propose un outil de pré-diagnostic rapide permettant d'identifier le contexte global d'un PAE, de mettre en lumière ses forces et ses faiblesses en matière de mobilité et d'infrastructures et d'offrir une check-list rapide dans l'analyse d'un nouveau projet, ou pour évaluer un parc existant.

Cet outil ne remplace pas une étude d'accessibilité détaillée, mais il fournit une vision synthétique et structurée, utile pour orienter les questions d'un CeM, comparer plusieurs sites ou pointer des enjeux prioritaires.

¹ Plus d'information sur la formation de Conseiller en mobilité : Devenir CeM, Portail de la mobilité en Wallonie

Comment fonctionne l'outil ?

La grille prend la forme d'un tableau Excel comportant une série de questions organisées selon six volets :

- Accessibilité des personnes
- Accessibilité des marchandises
- Sécurité multimodale
- Facilités et services disponibles au sein du PAE
- Bureau des temps, c'est-à-dire l'organisation des horaires de travail des entreprises (télétravail, travail à pause, horaire flexible...)
- Congestion

Elle comprend 65 questions, chacune avec quatre propositions de réponses pré-encodées allant de la situation la moins favorable à la plus optimale. L'encodage est donc rapide, tout en laissant un espace libre pour des précisions qualitatives.

Pour procéder à l'encodage, l'utilisateur doit rassembler quelques données facilement accessibles et collecter certaines informations sur le terrain : localisation et qualité des infrastructures existantes (trottoirs, pistes cyclables, arrêts de bus...), fréquence des lignes de transport public, présence d'aménagements de stationnement ou de services de mobilité, congestion, flux des marchandises...

À l'issue de l'encodage, l'outil génère automatiquement un rapport synthétique comprenant :

- une fiche descriptive du parc,
- une visualisation graphique des scores par volet,
- et des résultats détaillés permettant d'identifier les points forts et les points à améliorer.

Comment la grille a-t-elle été construite ?

Pour construire cette grille, les CeMs se sont appuyés sur différentes sources existantes et ont mené plusieurs phases de test sur les PAE de Wavre, de Seneffe-Manage et de la Vallée du Hain. Des feedbacks de personnes-ressources travaillant dans le domaine de la mobilité des entreprises ont également permis de faire évoluer la grille.

Pour éprouver la version finale de la grille, les cinq CeM l'ont appliquée à nouveau au PAE de Wavre-Nord, ayant déjà fait l'objet de plusieurs études de mobilité. Les résultats de la grille ont confirmé ceux des études précédentes, validant ainsi sa pertinence : l'outil est capable d'identifier de manière fiable les principaux enjeux d'accessibilité d'un site.

Un outil reproductible et évolutif

La grille n'a pas vocation à remplacer une étude complète, mais elle constitue un pré-diagnostic précieux pour orienter des analyses plus ciblées ou pour orienter un choix de localisation. Elle offre aux communes, intercommunales ou entreprises une vision claire et rapide de la mobilité au sein d'un PAE.

Les CeM à l'origine du projet souhaitent mettre la grille à disposition du réseau afin d'en faire un outil évolutif et transposable dans d'autres contextes. N'hésitez pas à vous approprier cet outil désormais accessible sur le portail mobilité du SPW MI.

 *En savoir plus : Article rédigé à partir du travail fil rouge de la formation CeM (promotion A45) réalisé par Bénédicte Orban, Cyril Toubeau, Dany Zeine, Guiseppe Masala et Patrice Mainil en mars 2025.*

Grille d'analyse à disposition des CeM



QUELQUES CLÉS Stationnement



Namur, parking du Beffroi. Source : dh.net

Cet article rédigé par Gauthier Dupont, s'inspire de son mémoire réalisé par dans le cadre d'un stage de Master 2 en Urbanisme et Aménagement, spécialisé en Transports et Mobilités de l'Université Toulouse Jean-Jaurès, à la Direction des Études Stratégiques et de la Prospective (SPW MI). L'objectif du mémoire était d'identifier la manière dont la Région wallonne pourrait faire du stationnement un levier pour décarboner nos déplacements. Cette thématique du stationnement est d'actualité pour le réseau CeM qui s'attèle à ce sujet avec l'appui de l'ICEDD et de Transitec dans le cadre d'une mission de consultance à propos de laquelle nous ne manquerons pas de vous revenir.

La recherche de Gauthier Dupont s'est particulièrement axée sur les déplacements domicile-travail, qui sont, à l'heure actuelle, les plus fortement corrélés à l'autosolisme et à l'utilisation de la voiture en général.

Cet article a comme ambition de résumer le benchmark de bonnes pratiques en matière de gestion du stationnement, utilisé pour faire des propositions stratégiques à la Région wallonne.

Le stationnement, un levier déterminant pour la politique de mobilité

Tout d'abord, le stationnement est un levier important du choix modal (Kaufmann, 2002 ; Merle et Verry, 2009). Celui-ci résulte d'un arbitrage coûts-bénéfices complexe, multifactoriel et pas uniquement rationnel (Institut Paris Région, 2020 ; Kaufmann, 2002 ; Rocci, 2007), le stationnement est un levier qui peut peser dans la balance. Lorsqu'une place de stationnement est garantie à destination, la part modale de la voiture est significativement plus grande que lorsqu'il ne l'est pas (Kaufmann, 2002). L'incertitude par la pression du stationnement mène aussi à des pratiques différentes comme le montrent bien N. Merle et D. Verry (2009) avec des exemples à Lille et Lyon notamment. En clair, le stationnement est un levier que les territoires doivent activer pour mettre en cohérence les politiques territoriales et les politiques de mobilité. Il constitue un pion important de l'échiquier de la cohérence urbanisme-transport.



De bonnes pratiques en Belgique

À nos portes, Bruxelles et la Flandre ont des dispositifs et des pratiques intéressantes. En Région Bruxelles-Capitale, le plan GoodMove fait du stationnement un des six piliers de la stratégie de mobilité de la Région. Le stationnement est à la fois considéré comme un outil incitant (stratégie P+R) et un outil limitant la place de la voiture en ville. Le Plan Régional de Politique de Stationnement (PRPS) de 2013 est un second guide pour la politique bruxelloise. Il ambitionne deux choses : harmoniser les réglementations dans les 19 communes de la Région et il vise un rééquilibrage du stationnement dans l'espace public. Cette harmonisation permet une gestion d'agglomération cohérente, quand le rééquilibrage permet de limiter le stationnement en voirie et de capitaliser sur du stationnement hors voirie pour requalifier les espaces publics de la capitale. Finalement, le CoBrACE (Code Bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'Energie) a comme mission de limiter le stationnement en entreprise par la mise en place de normes qui sont fonction de l'accessibilité en transport collectif du site.

Au niveau de la Région flamande, la politique de stationnement reste locale, néanmoins, un Vademecum pour une politique de stationnement durable (Vademecum voor een duurzaam parkeerbeleid) a été réalisé par la Région en 2007. Le récent décret flamand relatif à l'accessibilité a créé les régions de transports (vervoerregio's) avec un plan de mobilité pour cette échelle territoriale qui permet d'harmoniser un certain nombre de règles. Les bonnes pratiques locales sont aussi courantes. Londerzeel a voulu supprimer 25% du stationnement en centre-ville. La ville de Courtrai fait des parkings mutualisés pour certains projets urbains. La commune de Sint-Niklaas a conclu des accords de stationnement avec Waasland Shopping et la commune de Gand propose du stationnement voiture/vélo interchangeable (Auwerx et Godin, 2024)¹.

¹ Ces exemples sont à retrouver dans le livre blanc « whitepaper het nieuwe parkeren » de Mobiel21 – « Mobiliteitsbeleid sturen met een integraal parkeerbeleid »

Inspirations dans des villes européennes

En ce qui concerne le reste de l'Europe, il est possible de s'inspirer, dans un premier temps, du projet Park4SUMP (Rye et Asselin, 2024) qui a réuni plusieurs villes d'Europe qui ont mis des actions en place. Nous pouvons citer la ville de Gdansk (Pologne) où la scan-car a permis de renforcer le contrôle pour réaffecter les revenus à des projets de mobilité durable. Trondheim (Norvège) a fait de même, en plus d'ajouter une zone de stationnement résidentiel où le prix est fonction de la demande, San-Francisco a aussi mis en place un système similaire. La numérisation a aussi été un succès en Norvège, avec 95% des transactions sur l'application. Fribourg (Allemagne) fait également souvent référence en matière de stationnement. En supprimant des places, en mettant en place une tarification plus dissuasive et des normes de stationnement, la ville affiche aujourd'hui une part modale de presque 80% en faveur des alternatives à la voiture. Les espaces de stationnement supprimés doivent pouvoir contribuer à l'amélioration des espaces publics, grâce à de nombreuses reconversions (pistes cyclables, mobilier urbain, verdissement, etc.).

Les villes norvégiennes affichent également des scores très bons, notamment grâce à une politique de restriction de l'automobile depuis 1993 (Tortosa, 2024). Des normes maximales de stationnement dans les projets ont été demandées aux communes pour qu'elles contribuent à l'effort de l'état en matière de politique de mobilité, avec des objectifs fixés aux communes en matière de parts modales de la voiture. Grâce à d'autres politiques complémentaires, les villes norvégiennes arrivent aujourd'hui à encadrer l'usage de la voiture.

Certaines mesures intéressantes nous viennent de France où la ville de Paris augmente le prix pour le stationnement des SUV. La ville de Lyon a une tarification qui dépend du type de véhicule et des caractéristiques socio-économiques du ménage pour les cartes riverains, etc.

La Suisse peut également servir de modèle, avec un vision assez intéressante de plusieurs cantons, comme le Canton de Genève ou de Zurich, qui adoptent un principe de compensation : ce qui est ajouté en espace privé doit être supprimé de l'espace public. Bâle varie les réglementations et des politiques publiques en fonction des types d'espaces. Un espace fonctionnel est, selon l'État Suisse, un périmètre cohérent de gestion du stationnement. Une agglomération est un exemple. Ces éléments sont tirés de leur [guide de politique de stationnement pour maîtriser le trafic dans les agglomérations](#), réalisé en 2021.

 Gestion de l'espace de stationnement, schéma de principe.
Source : are.admin.ch



Un exemple outre-atlantique

Pour terminer, Donald Shoup (2024) nous éclaire vis-à-vis de la politique mise en place aux USA. Premièrement, la norme minimale a été supprimée pour laisser libre court aux promoteurs privés. À Buffalo, cela se traduit par une diminution de 21 % des places. Cela nécessite fatalement une politique dans l'espace public en parallèle pour encadrer les débordements. Ensuite, la facturation au prix du marché est autorisée, cela gonfle le tarif en heure de pointe et à certains emplacements. Finalement, les revenus générés par les politiques de stationnement sont alloués aux services publics pour rendre le stationnement payant plus acceptable. C'est une forme d'aboutissement de cette politique pour créer un cercle vertueux. Cela peut même servir à améliorer les espaces publics.

Une formule utilisée par cet auteur est particulièrement intéressante : « Les PBD (Performance-Based Parking)² transforment le poison du stationnement gratuit, en médicament pour l'ensemble de la ville. ».

En conclusion, il apparaît que la gestion du stationnement peut être assurée par divers niveaux d'autorité. Toutefois, l'application efficace des directives émanant d'un niveau supérieur potentiel nécessite la mise en œuvre de bonnes pratiques locales, comme le démontrent les exemples de Bruxelles, de la Suisse et de la Norvège. Le stationnement est un levier déterminant tant pour notre mobilité que pour rendre nos espaces publics plus conviviaux et améliorer la qualité de la vie en ville. Ce sujet se situe à la croisée des politiques urbaines et de mobilité, et suscite à la fois des débats publics et politiques, ce qui le rend complexe à aborder. Il peut être pertinent d'étudier les approches adoptées dans les régions voisines pour éclairer et orienter les décisions locales.



² Les PBD sont des zones où la gestion du stationnement est basée sur la performance, c'est-à-dire sur des objectifs précis tels que maintenir un taux d'occupation optimal (souvent 85 %) pour éviter la congestion et la recherche de place ("cruising"), maximiser l'usage de l'espace public, ou encore générer des revenus pour financer des améliorations urbaines. L'idée derrière la phrase : « Les PBD transforment le poison du stationnement gratuit, en médicament pour l'ensemble de la ville » signifie que le stationnement gratuit crée souvent des problèmes (voitures qui cherchent des places, congestion, pollution), tandis que les PBD, par une tarification et une régulation adaptées, transforment cette problématique en bénéfice pour la ville (financement de la voirie, transports actifs, espaces publics de qualité).

 Performance-based parking pricing study.
Source : seattle.gov



Comment encadrer l'usage des trottinettes en libre-service dans votre commune ? Quelles sont les étapes à suivre ? Quelles autorisations sont nécessaires ?



L'usage des véhicules de cyclopartage en flotte libre constitue un atout pour la mobilité en Wallonie. Il offre une solution flexible et durable pour les trajets courts, notamment pour le « dernier kilomètre » entre un arrêt de transport public et la destination finale. Ce service favorise une mobilité multimodale, réduit la dépendance à la voiture individuelle et contribue à désengorger le trafic.

Cependant, ce modèle soulève aussi des défis : la gestion du stationnement désordonné ou la cohabitation parfois difficile avec les autres usagers. C'est la raison pour laquelle un cadre réglementaire encadrant les services de cyclopartage a été adopté en Wallonie, afin d'assurer un développement harmonieux et responsable de cette forme de mobilité.

Le Conseiller en Mobilité de la Ville de Arlon a récemment interpellé le Réseau CeM à la suite d'une demande reçue de la part d'un opérateur de trottinettes en libre-service. N'ayant encore jamais été confronté à ce type de situation, il s'interroge sur les autorisations et la réglementation applicables à ce type d'installation.

Qu'est-ce que le cyclopartage en flotte libre ?

Le cyclopartage en flotte libre est un service de mobilité partagée dans lequel des véhicules légers (comme des vélos, trottinettes, cyclomoteurs ou motos) sont mis à disposition de plusieurs utilisateurs pour des déplacements occasionnels. Contrairement au cyclopartage classique, ces véhicules ne doivent pas être déposés dans des stations ou parkings spécifiques : ils peuvent être empruntés et restitués librement, notamment sur la voie publique.

Les véhicules concernés peuvent être :

- des cycles (vélos classiques ou électriques),
- des cyclomoteurs ou motocyclettes à deux roues,
- des engins de déplacement (comme les trottinettes électriques),
- tout autre véhicule autorisé à stationner en dehors de la chaussée.

Cyclopartage en flotte libre : quelle licence est requise ?

Le premier volet du [décret du 8 juillet 2021](#) prévoit que tout opérateur de service de cyclopartage en flotte libre sur le territoire de la Région wallonne doit

obligatoirement obtenir une licence régionale avant de développer ses services. La liste des licences pour le cyclopartage en flotte libre qui ont été octroyées par le Gouvernement et qui sont en cours de validité est d'ailleurs reprise sur le portail de la mobilité du SPW MI¹.

Quelles démarches pour obtenir la licence ?

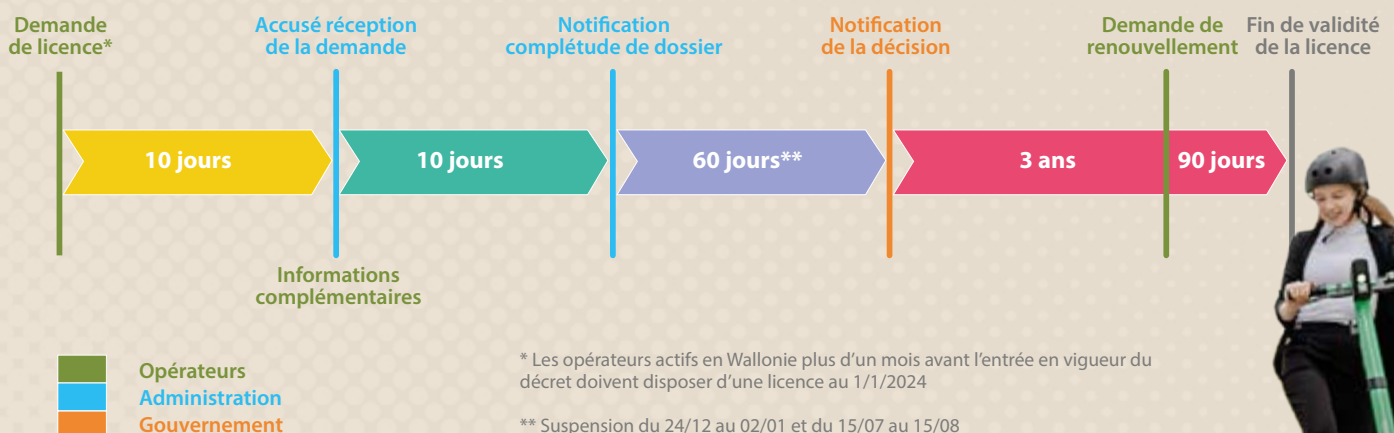
Le formulaire de demande ainsi que toutes les informations pratiques (liste des licences pour le cyclopartage en flotte libre qui ont été octroyées par le Gouvernement et qui sont en cours de validité, contacts utiles en cas de question/demande, délais...) sont disponibles sur le portail de la Wallonie.

Une fois accordée, la licence est valable 3 ans, avec possibilité de renouvellement illimité.

Quelles conditions doivent être remplies ?

L'opérateur doit respecter une série d'exigences portant sur : les caractéristiques techniques des véhicules de cyclopartage, la promotion de la sécurité routière, la promotion de la santé publique ET de l'environnement, l'usage d'électricité verte pour le rechargement des véhicules la gestion locale du service, la durée de vie minimale des véhicules, etc.

¹ Licence pour le cyclopartage en flotte libre, Portail de la mobilité en Wallonie



Ligne du temps de l'octroi de licence pour le cyclopartage en flotte libre.
Source : mobilite.wallonie.be



Comment les communes peuvent encadrer le déploiement du cyclopartage en flotte libre ?

Le premier volet du décret du 8 juillet 2021 concerne donc l'obligation d'obtention de licence régionale pour se développer en Wallonie. Le second volet concerne lui les conditions d'exploitation de ces services de cyclopartage qui sont, elles, fixées par chaque commune pour son territoire, conformément à l'article 6 du décret du 8 juillet 2021.

Chaque conseil communal adopte un règlement spécifique à ces services.

Rappelons aussi que les véhicules doivent être entreposés dans le respect du Code de la route, ainsi qu'aux réglementations régionales et communales en vigueur et ne peuvent bloquer ni les accès aux commerces, quais, transports publics, habitations, mobilier urbain, ni gêner les piétons ou les personnes à mobilité réduite.

Que peuvent imposer les communes ?

Le conseil communal peut :

- Fixer des quotas : une concentration minimale ou maximale de véhicules peut être définie, par opérateur ou pour l'ensemble du service, et adaptée en fonction d'événements spécifiques.
- Limiter les nuisances sonores ou nocturnes, en imposant un seuil maximal d'émission sonore à ne pas dépasser entre 22h et 6h, ou en restreignant l'usage la nuit.
- Définir des zones spécifiques :
 - Zones où le stationnement est interdit (temporairement ou en permanence),
 - Zones où le service doit obligatoirement être mis en place,
 - Zones à vitesse réduite pour les véhicules de cyclopartage.
- Exiger des points de stationnement dédiés pour la collecte ou la remise en circulation des véhicules.
- Suspendre temporairement le service lors de festivités locales ou autres situations particulières.
- Faire le choix de ne garder qu'un seul opérateur. C'est le cas par exemple de la ville de Namur qui accueillait 4 opérateurs en 2023, et qui a fait maintenant le choix de n'en garder qu'un seul.

Toutes ces mesures doivent être prises après consultation des opérateurs concernés.

Redevances ?

Le conseil communal peut fixer un montant à charge des opérateurs pour chaque trottinette ou vélo mis à disposition. Ce montant peut varier selon le type de véhicule.

Pour l'enlèvement ou la saisie de véhicules de cyclopartage (en cas de non-respect des règles : stationnement gênant, abandon, etc.), une redevance au bénéfice de la commune peut être perçue à charge de l'opérateur qui met les véhicules de cyclopartage à disposition. Par exemple : la commune de Berchem-Sainte-Agathe (Bruxelles) a introduit une redevance de 100 € pour les trottinettes ou vélos partagés mal stationnés. Ces engins sont enlevés, puis rendus à l'opérateur moyennant le paiement de cette somme.

Sanctions ?

Les communes jouent un rôle central dans le contrôle du respect du cadre légal du cyclopartage en flotte libre et la sanction sur leur territoire.

Chaque conseil communal désigne un agent qualifié et un agent sanctionnateur. Ils recherchent et constatent les infractions aux conditions de licences et d'exploitation, réalisent des avertissements, des PV, des saisies et sanctionnent les infractions avec des amendes administratives.

En conclusion, le cyclopartage en flotte libre, et en particulier l'usage des trottinettes en libre-service, peut enrichir l'offre de mobilité locale, à condition d'être bien encadré. Le décret du 8 juillet 2021 offre aux communes les outils nécessaires pour réguler ces services sur leur territoire : elles peuvent fixer des règles d'exploitation, imposer des redevances, et sanctionner les infractions. Les licences, indispensables aux opérateurs pour se développer sur le territoire, sont-elles octroyées par l'autorité régionales.

Chaque commune peut ainsi adapter le service à ses réalités locales, tout en garantissant une cohabitation harmonieuse entre les différents usagers. Une approche proactive et concertée avec les opérateurs est essentielle pour faire du cyclopartage un véritable atout pour la mobilité durable.

L'exemple à Namur

La Ville de Namur a adopté un règlement communal encadrant le cyclopartage en flotte libre. Celui-ci définit notamment le périmètre minimal de couverture exigé, les zones interdites pour la circulation, le stationnement ou l'entreposage des véhicules, ainsi que le nombre d'engins autorisés et les ajustements possibles lors d'événements influençant leur concentration.

Depuis décembre 2023, le premier Parking Réservé au Libre-Partage (PRLP) a été mis en place lors du lancement du service par Bolt, unique opérateur à Namur. En 2024, un réseau de PRLP s'est progressivement développé, incluant dans le centre-ville une zone No Parking où le stationnement n'est permis qu'au sein de PRLP (matérialisés par un marquage au sol et un panneau E9a complété par le pictogramme M24 trottinettes et vélos électriques partagés).

En cas d'engin mal stationné, un signalement peut être effectué via l'application Bolt ou le formulaire en ligne, afin d'assurer son enlèvement rapide. Au 25 août 2025, la flotte namuroise comptait 698 trottinettes.

À l'instar de Namur, d'autres villes comme Mons et Liège ont également instauré des services de cyclopartage.

En savoir plus :

[Les trottinettes électriques en libre-service C123 T4-2023 – sijambes.be](#)

[Trottinettes et vélos partagés : STOP au stationnement illégal – berchem.brussels](#)

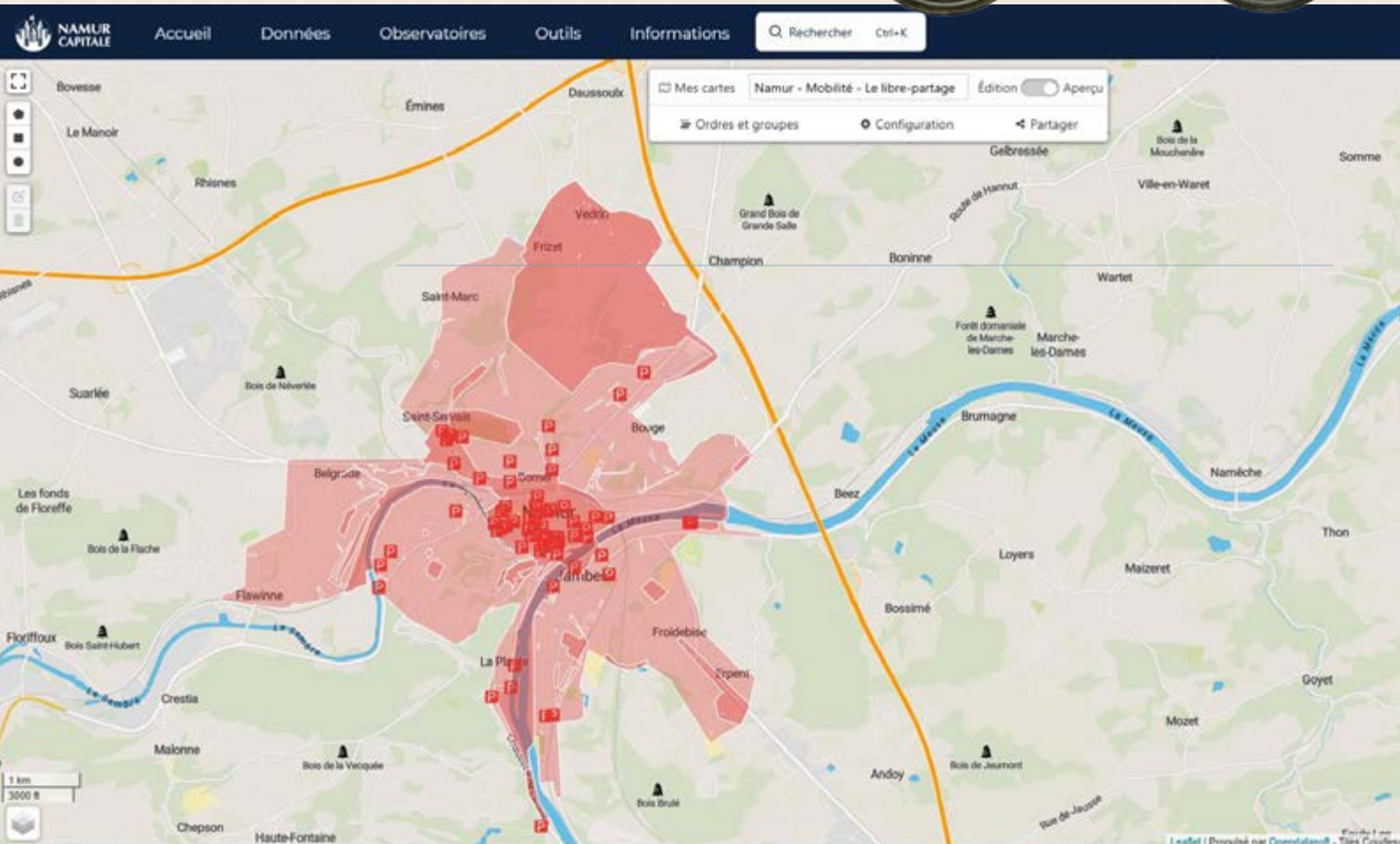
[Règlement relatif au cyclopartage en flotte libre – namur.be](#)

[Vélo en cyclopartage – mons.be](#)

[Vélos en libre-service – velocite.liege.be](#)



 Namur, Libre partage. Source : Cartographie en ligne – Ville de Namur



À trottinette électrique en toute sécurité

 Wallonie
sécurité routière
AWSR



Trottinettes et sécurité routière

Il est également essentiel de mettre l'accent sur la sécurité des usagers, particulièrement des jeunes, qui représentent une part importante des utilisateurs. Les accidents de trottinettes électriques connaissent une hausse notable, surtout en période estivale, et sont souvent liés à la méconnaissance des règles de circulation, à la vitesse excessive et au manque de port du casque. La promotion de comportements responsables et la diffusion de campagnes de sensibilisation, comme celles initiées par l'AWSR, doivent accompagner le déploiement de ces services pour garantir que la mobilité à trottinette reste sûre et bénéfique pour tous.

 En savoir plus : [À trottinette électrique en toute sécurité](#)

LU/VU POUR VOUS



Nouveau sur WalonMap

Nous avons épinglé pour vous quelques nouveautés du portail wallon :

- La carte de propriétés publiques (commune, Etat fédéral, Région, communauté et parastataux) en sa situation de 2023.
- La carte du potentiel d'installation de bornes de recharge pour voitures électriques avec, pour chaque borne, une indication de la capacité du réseau à alimenter la borne.
- Les périmètres commerciaux avec des points localisant chaque commerce et sa nature ainsi que les cellules vides.

En savoir plus : [Testez la future version de WalOnMap ! \(geoportail.wallonie.be\)](https://www.geoportail.wallonie.be)

Déploiement de bornes de recharge en domaine public

Les communes doivent officialiser leur participation au projet de déploiement de bornes de recharge sur le domaine public communal, il s'agit de définir des emplacements sur leur domaine public à mettre gratuitement à disposition des opérateurs. Qu'attend-on précisément des communes en la matière ? Un article consacré à la thématique a été mis en ligne en juillet par l'Union des Villes et des Communes de Wallonie. Il est rédigé par Mathieu LAMBERT, Alexandre PONCHAUT et Frédérique WITTERS.

En savoir plus : [Déploiement de bornes de recharge sur le domaine public communal par les ADTs : qu'attend-on des communes ? \(uvcw.be\)](#)



Véhicules légers

Pour trouver des solutions au remplacement de la voiture traditionnelle, un réalisateur et vélo-reporter parcourt la France à bord d'un véhicule léger et innovant à la rencontre des pionniers qui inventent et expérimentent des véhicules plus respectueux de nos limites planétaires. Le documentaire est disponible sur Auvio.

En savoir plus : [La nouvelle aventure mobile \(auvio.rtbf.be\)](http://La%20nouvelle%20aventure%20mobile%20(auvio.rtbf.be))



Paysages augmentés

Cette notion est développée par l'architecte urbaniste belge Bas Smets, dans l'idée de sortir le paysage de son aspect décoratif pour le considérer comme élément essentiel de l'espace, comme source des solutions de refroidissement (lutte contre les îlots de chaleur urbain) et de gestion de l'eau.

Quel est le lien avec la mobilité nous direz-vous ? Précisément parce que les métiers de la mobilité peuvent participer à dimensionner l'espace réservé à la voiture au plus juste, en lui réservant les espaces strictement nécessaires (dimensionnement de l'offre de stationnement, profils en travers des espaces publics) ou service de la renaturation de l'espace public.

En savoir plus : [Bas Smets : Les Climats du Paysage \(LUMA Arles\)](#) et [Explication des Paysages Augmentés, Paysages Augmentés \(Agora, biennale de Bordeaux Métropole\)](#)



Végétalisation urbaine à Nancy. [ICEDD](#)



Voie cyclable du Lac Lipno en Tchéquie. [ICEDD](#)

D'ici et d'ailleurs, sans parole...



Halte pique-nique en bord de voie la bleue par un charpentier local dans les Vosges. [ICEDD](#)



Aménagements en bords de Saône. [ICEDD](#)





D'ICI ET D'AILLEURS



Bpost montre l'exemple

La société postale vient de passer une nouvelle commande de 500 camionnettes électriques et devrait totaliser une flotte de 3.146 camionnettes électriques à l'automne. « Ce qui fait du parc automobile de bpost non seulement la plus grande flotte opérationnelle de Belgique, mais aussi la plus écologique », se targuait bpost début août.

Après Namur, Gand ou Bruges, tous les colis à Bruxelles seront livrés en camionnettes électriques ou vélos dès la fin de l'année, explique le porte-parole de bpost, Mathieu Goedefroy. 26% des colis sont déjà livrés avec des véhicules « zéro émission » et bpost a pour objectif de passer à 100% d'ici à 2030. Comme la donne économique est toujours présente, bpost achète encore des camionnettes thermiques.

📡 L'Echo, le 5 août 2025



Le RAVeL a 30 ans !

Le Réseau Autonome des Voies Lentes lancé en 1995, relie villes, campagnes et gares pour favoriser des déplacements actifs. Il s'étend aujourd'hui sur 1.518 km, principalement sur d'anciennes voies ferrées et chemins de halage, et atteint plus de 2.090 km avec les chaînons connectés. Environ 200 à 250 km restent à aménager, dont 57 km déjà en cours, avec plusieurs mises en service prévues cette année. Le SPW MI vise d'ici 2026 à combler les tronçons manquants, améliorer l'accessibilité et l'entretien, et renforcer la signalisation, dans la stratégie FAST 2030.

📡 [Le RAVeL fête ses 30 ans !](#)



COLOPHON

Editeur :

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

Mobilité et Infrastructures

Boulevard du Nord 8, 5000 Namur

<http://mobilite.wallonie.be>

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

Éditeur responsable : Pol FLAMEND

ISSN : 2033-4680 (P) - 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 et Marie-Charlotte ALVAREZ : Coordination

Conception, rédaction et coordination :

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

Ont contribué à la rédaction de ce CeMaphore :

À la rédaction : Barbara Colfs, Emmanuel Hecquet, Daphné Deville et Bérénice Ruysen pour l'ICEDD, et Pierre Arnorld et Gauthier Dupont (stagiaire) pour le SPW MI.

En relecture : Céline Lucas et Sophie Lambert, Philippine Goffin pour le SPW MI, les communes de Arlon et Namur, Patrice Mainil et Bénédicte Orban pour le travail CeM, Thibault Ceder et Marianne Duquesne de l'UVCW pour l'article sur les bornes de recharges.

Photo de couverture : Trotinettes en libre service. Source : FutureTransport-news



Wallonie
mobilité infrastructures
SPW