

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

Editorial

Enquête fédérale sur la mobilité

Semaine de la Mobilité...
d'abord un petit pas !

Walhain teste une méthode
d'auscultation des trottoirs

La « vélothèque » fait grandir
le vélo au rythme de l'enfant

Mobipôles, retours de terrain

Immersion des CeM dans
la **mobilité autonome**

Lu pour vous

D'ici et d'ailleurs





Cher·e·s Conseiller·e·s en Mobilité,

Le nouveau numéro du CeMaphore met en lumière la diversité des actions menées sur le terrain et les évolutions en cours en matière de mobilité en Wallonie. Entre données, initiatives locales et expérimentations, il illustre à quel point la mobilité se construit à différentes échelles.

Les résultats de la nouvelle **enquête fédérale sur la mobilité en Belgique** offrent une photographie actualisée des pratiques de déplacement. Ils rappellent le poids important de la voiture, tout en mettant en évidence des évolutions et des disparités territoriales qui invitent à adapter les réponses aux réalités locales.

À l'approche de la **Semaine de la Mobilité**, ce numéro souligne aussi l'importance des initiatives concrètes portées par les communes : rues scolaires, journées sans voiture, aménagements ou actions de sensibilisation. Il s'agit 'juste' de commencer par un premier pas.

Les retours de terrain sur un test d'auscultation des trottoirs éprouvé à **Walhain**, sur des exemples de mise en œuvre de **Mobipôles** et sur les **vélothèques** illustrent également comment des projets locaux peuvent contribuer, pas à pas, à faire évoluer les pratiques et le territoire.

Enfin, une ouverture vers les mobilités de demain à travers l'exemple des navettes autonomes de Leuven, que **les CeM en formation** ont eu l'occasion d'expérimenter. Cette expérience rappelle l'importance de rester attentif aux évolutions technologiques en cours, tout en conservant le regard critique nécessaire à leur évaluation.

Nous espérons que ce numéro vous apportera à la fois des éléments de compréhension et des sources d'inspiration pour vos actions quotidiennes.

Bonne lecture,

L'équipe de coordination du Réseau CeM



STATISTIQUES DE MOBILITÉ

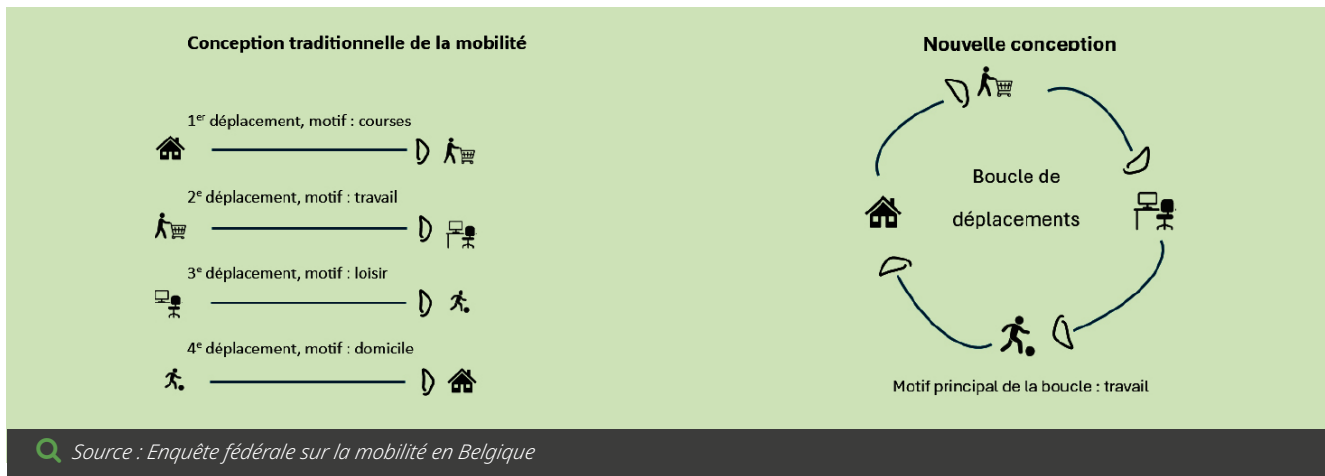
Enquête fédérale sur la mobilité en Belgique

Daphné Deville - ICEDD

Le SPF Mobilité et Transports a récemment publié les résultats de la nouvelle enquête fédérale sur la mobilité en Belgique¹.

Réalisée entre septembre 2024 et septembre 2025 auprès de plus de 13 600 adultes, cette étude offre une photographie actualisée des pratiques de déplacement et apporte des éléments de réponse à une question centrale : comment les Belges se déplacent-ils aujourd'hui ?

Le présent article en constitue un condensé. Cette enquête s'inscrit dans la continuité des grandes enquêtes nationales de mobilité menées en Belgique (MOBEL en 1999, BELDAM en 2010 et Monitor en 2017), tout en proposant une méthodologie renouvelée, entièrement en ligne. Elle constitue aujourd'hui l'une des principales sources de données à l'échelle nationale pour analyser les comportements de déplacement.



Rappel

Depuis 2024, une enquête sur les comportements de mobilité des wallons est réalisée par le SPW MI selon une méthodologie semblable. Elle se tient deux fois par an, au printemps et à l'automne.

En savoir plus : Cemaphore 163
mobilite.wallonie.be/files/cemaphore/cemaphore_00163.pdf

¹ mobilit.belgium.be/fr/publications/enquete-federale-sur-la-mobilite-en-belgique

Méthodologie de l'enquête

L'enquête repose sur une méthodologie renouvelée visant à simplifier la collecte de données tout en garantissant leur fiabilité. Elle a été réalisée en ligne auprès d'un panel représentatif de la population belge de plus de 18 ans. Les participants ont été invités à reconstituer l'ensemble de leurs déplacements effectués la veille de la journée durant laquelle ils sont interrogés, à partir d'une série de questions guidées par motifs (travail, courses, loisirs, etc.). Plutôt que d'analyser chaque trajet individuellement, l'enquête s'appuie sur la notion de « boucle de déplacements », correspondant à l'ensemble des déplacements effectués entre le départ du domicile et le retour à celui-ci tout motifs confondus.

Une mobilité quotidienne contrastée

La grande majorité des Belges se déplace quotidiennement : 84 % des répondants ont effectué au moins un déplacement au cours de la journée. En moyenne, les adultes belges effectuent 3,4 déplacements par personne et par jour, retours au domicile compris.

Cependant, ces pratiques varient sensiblement selon les profils (âge, genre, ménage avec enfants, situation professionnelle). La possession d'une voiture joue un rôle déterminant dans la fréquence des déplacements. Enfin, des différences territoriales apparaissent clairement : les Bruxellois sont les plus mobiles, avec plus de 4 déplacements quotidiens en moyenne, contre environ 3 en Wallonie et près de 3,5 en Flandre.

La voiture reste largement dominante

Dans l'enquête fédérale, une « boucle de déplacements » est définie comme l'ensemble des déplacements effectués entre le départ du domicile et le retour au domicile. Lorsqu'on calcule les parts modales par boucle, un seul mode est attribué à toute la boucle : le « mode principal » déclaré par le répondant pour le motif principal de la boucle.

Concernant les modes de déplacement, la voiture reste largement dominante en Belgique. Elle représente à elle seule 60 % des « boucles de déplacements » et 78 % des distances parcourues, une part qui reste globalement stable depuis plus de 25 ans.

Les parts modales varient fortement d'une Région à l'autre. La densité de population est probablement l'un des facteurs les plus importants, mais elle n'explique pas tout.

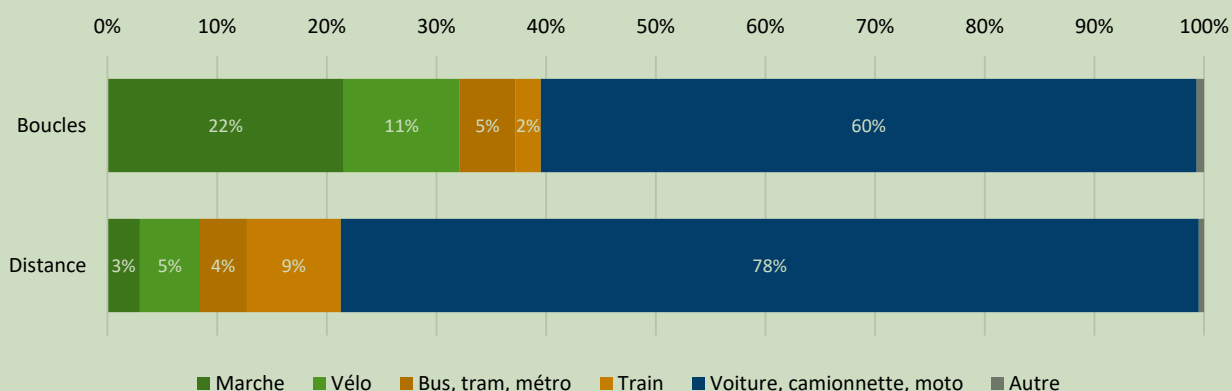
La marche (22 %) et le vélo (11 %) occupent une place importante en nombre de déplacements, mais ne représentent ensemble qu'environ 8 % des distances parcourues.

Notons par ailleurs que le vélo électrique dépasse désormais le vélo sans assistance au niveau national : il représente 65 % des kilomètres parcourus à vélo, contre 35 % pour le vélo classique. Les transports en commun sont choisis comme mode principal pour 9 % des boucles de déplacements et couvrent 15 % des kilomètres parcourus. Le train est surtout utilisé pour les longues distances et représente à lui seul 10 % des kilomètres.

Enfin, l'enquête met en évidence de fortes disparités territoriales dans les parts modales. La Flandre se distingue par une utilisation nettement plus élevée du vélo que les autres Régions, tandis qu'on relève à Bruxelles par une part élevée de la marche et des transports publics par rapport aux autres Régions.

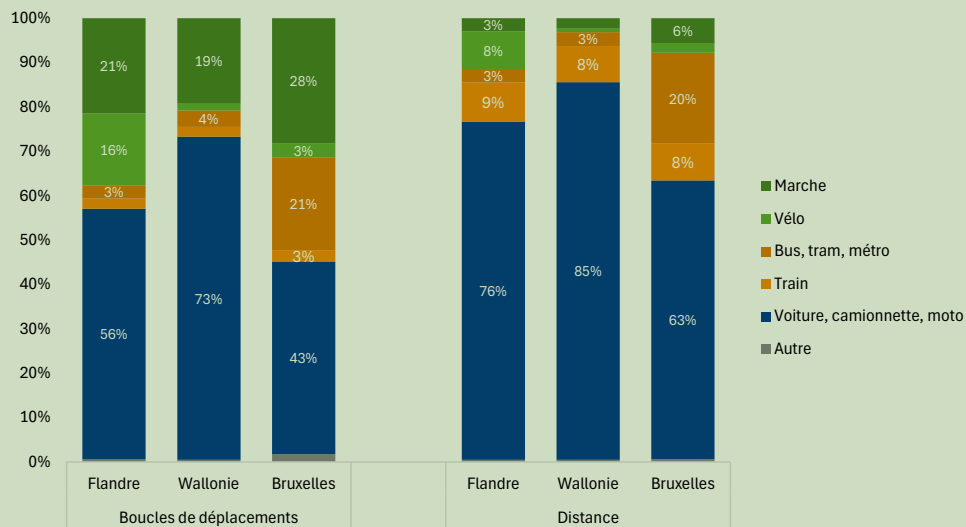
La Région wallonne est quant à elle la région la plus captive à la voiture.

Répartition modale en nombre de boucles de déplacements et en distance parcourue



Source : Enquête fédérale sur la mobilité en Belgique

Répartition modale en nombre de boucles de déplacements et en distance parcourue, par région du domicile



Source : Enquête fédérale sur la mobilité en Belgique

Des choix de mobilité influencés par de multiples facteurs

Les résultats de l'enquête montrent que le choix du mode de transport ne relève pas uniquement d'une préférence individuelle, mais dépend de plusieurs facteurs, dont le motif du déplacement, la distance, la saison ou encore l'accessibilité aux alternatives.

Ainsi, le motif principal du déplacement influence directement le mode utilisé. La voiture reste dominante pour la grande majorité des motifs, courses, service, loisirs, accompagnement, à l'exception notable des déplacements pour les études, où les transports en commun et les modes actifs prennent clairement le dessus. Pour les trajets domicile-travail,

le train joue également un rôle plus marqué que pour les autres motifs

La distance joue également un rôle déterminant : les modes actifs dominent pour les trajets de moins de 5 km, tandis que la voiture devient quasi incontournable pour les distances intermédiaires (15 à 30 km), faute d'alternatives suffisamment compétitives. L'usage du train progresse principalement pour les longues distances, au-delà de 30 km.

Les pratiques évoluent aussi au fil des saisons : l'usage du vélo augmente aux beaux jours (13% en été) et diminue en hiver (8%).

Répartition modale en nombre de déplacements, de boucles de déplacements et de la distance parcourue (hors promenades, par catégorie de distance et pour les trajets aller)



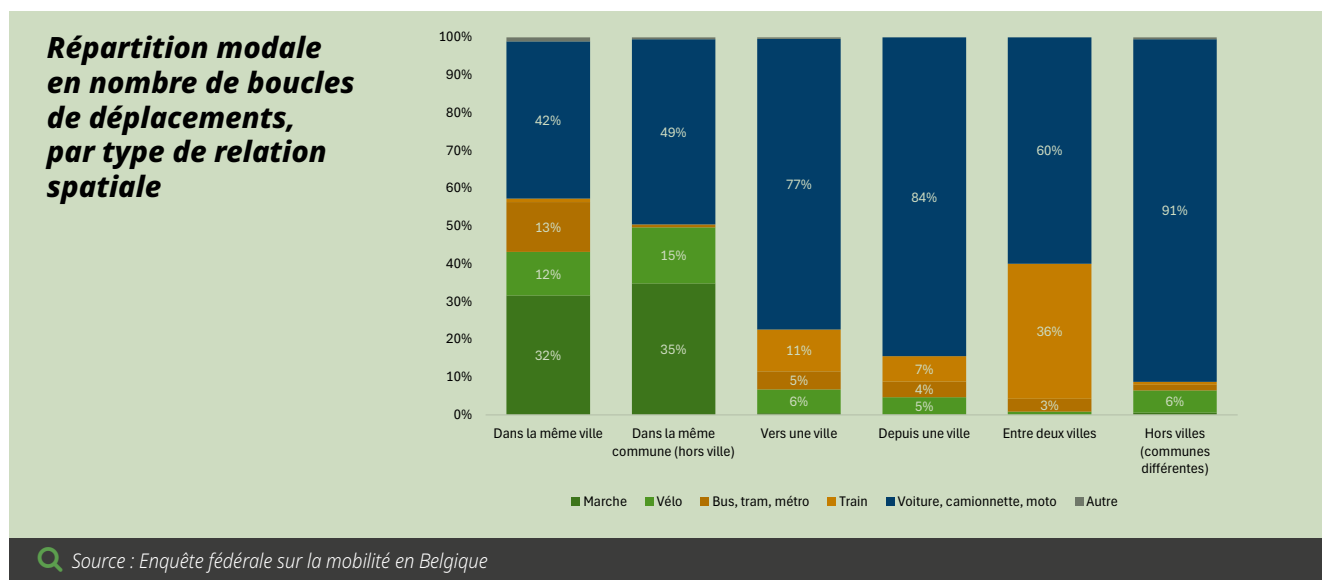
Source : Enquête fédérale sur la mobilité en Belgique

Enfin, le niveau d'accessibilité aux transports publics apparaît comme un facteur clé. Dans les zones les moins bien desservies, leur utilisation est quasi inexistante, alors qu'elle progresse fortement lorsque l'offre est dense et performante.

Des pratiques qui varient selon les lieux

Les modes de déplacement varient également fortement en fonction du type de déplacement. On ne se déplace pas de la même manière dans une grande ville, sur de courtes distances avec un bon réseau de transport public, que dans des zones rurales, sur de longues distances et sans réseau comparable.

La majorité des déplacements se font à l'intérieur d'une même commune, souvent sur de courtes distances, où les modes actifs comme la marche et le vélo occupent une place importante. À l'inverse, les déplacements entre communes ou vers des zones moins denses sont largement dominés par la voiture. Les trajets vers les villes représentent quant à eux une part importante des distances parcourues et restent majoritairement effectués en voiture, même si le train constitue une alternative pour certains déplacements plus longs. Ces résultats confirment que les pratiques de mobilité sont étroitement liées à l'organisation du territoire et à la localisation des activités.



Une intermodalité encore limitée¹

L'enquête met également en évidence que l'intermodalité reste encore peu développée en Belgique. Elle concerne principalement les trajets en train, qui sont parfois associés à d'autres modes pour rejoindre la gare ou atteindre la destination finale. En dehors de ces cas, les déplacements se font majoritairement avec un seul mode, le plus souvent la voiture.

Un faible taux d'occupation des voitures²

Enfin, l'enquête met en évidence que la voiture est le plus souvent utilisée de manière individuelle, notamment pour les trajets domicile-travail. Le taux d'occupation moyen reste faible (taux moyen de 1,19 personne par voiture pour l'ensemble des boucles), ce qui souligne le potentiel encore important du covoiturage pour optimiser l'usage des véhicules.

¹et ² Voir également dans l'enquête "wallonne" dans les Cemaphore 165 et 166 :
 - [Cemaphore 165](#)
 - [Cemaphore 166](#)

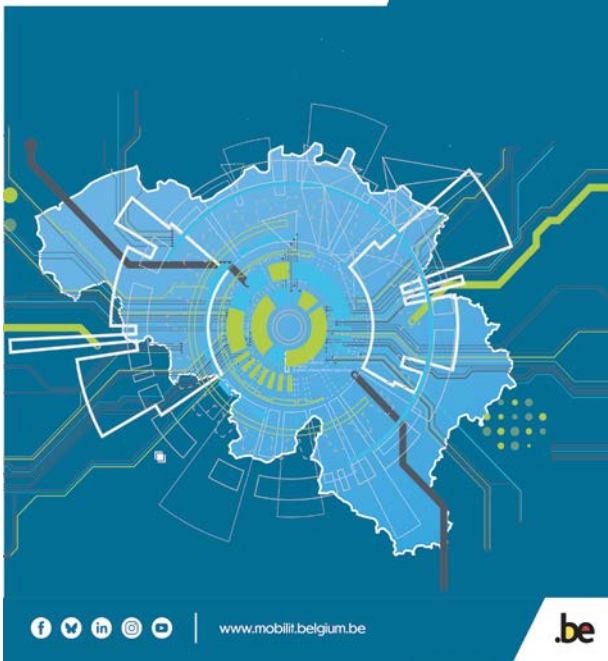


Q Boom des vélos électriques pour les déplacements domicile-travail jusqu'à 20km - Source : Adobe Stock



SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL
MOBILITÉ ET TRANSPORTS

ENQUÊTE FÉDÉRALE SUR LA MOBILITÉ EN BELGIQUE



Conclusion

La nouvelle enquête fédérale sur la mobilité met en lumière une réalité contrastée : malgré une progression des modes alternatifs, la voiture demeure largement dominante dans les déplacements des Belges. Les résultats soulignent également l'importance des contextes territoriaux, de l'accessibilité et de l'organisation du territoire dans les choix de mobilité.

Ces constats rappellent que la transition vers des modes alternatifs à la voiture individuelle ne pourra se faire sans un renforcement des alternatives crédibles, en particulier dans les zones les moins bien desservies. Le développement de solutions adaptées aux réalités locales, qu'il s'agisse des transports publics, des modes actifs ou de l'intermodalité, apparaît dès lors comme un enjeu central pour les politiques publiques dans les années à venir. Toutefois, dans les territoires les moins denses, où l'offre alternative reste structurellement limitée, cette ambition de report modal devra être proportionnée aux réalités locales, sans nier le rôle que la voiture continuera d'y jouer.

🔗 *En savoir plus* : mobilit.belgium.be/fr/publications/enquete-federale-sur-la-mobilite-en-belgique

ÉVÉNEMENTS

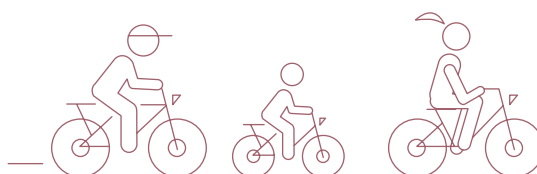
Semaine de la Mobilité : ça commence par un petit pas dans une commune

Alice Gobiet – SPW MI



Chaque année, du 16 au 22 septembre, la Semaine de la Mobilité revient avec une invitation simple : repenser nos déplacements du quotidien. Ici, pas de grands principes abstraits. On parle d'initiatives locales, de rues qui changent de visage, aussi, d'habitants qui testent, le temps de quelques jours, d'autres façons de se déplacer.

La force de la Semaine de la Mobilité est qu'elle ne demande pas de tout révolutionner. Elle propose plutôt de faire un pas de côté. Tester. Montrer. Donner à voir. Une animation bien ciblée, une action visible, un moment partagé peuvent parfois avoir plus d'impact qu'un long discours.



Une carte pour rendre les actions visibles partout en Wallonie

La Semaine de la Mobilité est l'occasion pour les communes, ASBL et institutions publiques de **montrer ce qu'elles organisent localement**, de manière simple et accessible. Chacun participe à sa façon, en fonction de ses moyens, de son territoire et de son public.

Une seule action suffit. Balade commentée, activité avec une école, rue temporairement apaisée, inauguration ou moment convivial sur une place : toutes les initiatives comptent, même les plus modestes. Les actions peuvent être **inscrites gratuitement** et reprises sur une carte virtuelle ouverte à tous, qui permet de voir en un coup d'œil ce qui se passe pendant la Semaine de la Mobilité partout en Wallonie.

Les structures qui le souhaitent peuvent tenter de **remporter des lots** (vélo à assistance électrique, vélo pliable, trottinettes), mais l'essentiel est ailleurs : valoriser ce qui se fait déjà, inspirer d'autres territoires et rappeler que la mobilité active se construit au quotidien, pas seulement sur une semaine.

La marche à pied, évidence du quotidien et thématique 2026

S'il y a un fil rouge qui parle à tout le monde, c'est bien la marche à pied. Accessible, simple, universelle. On marche pour aller travailler, faire une course, accompagner un enfant, prendre l'air. Et pourtant, ce mode de déplacement reste souvent sous-estimé.



Waremmes, école Bettincourt - Source : SPW MI

Mettre la marche à l'honneur pendant la Semaine de la Mobilité, c'est rappeler qu'elle joue un rôle clé. Pour la santé, d'abord. Marcher régulièrement améliore la condition physique, réduit le stress et favorise le bien-être. Pour le cadre de vie, ensuite. Des espaces pensés pour les piétons sont plus agréables, plus sûrs et plus vivants.

La Journée sans voiture : voir sa commune autrement

Nouvelle dans la Semaine de la Mobilité en Wallonie, **la Journée sans voiture a vocation à revenir chaque année**. Le principe est simple : libérer, le temps de quelques heures ou d'une journée, une partie de l'espace public de la circulation motorisée. Et qu'est-ce qu'on y gagne ? Moins de bruit, plus de rencontres, plus d'espace pour marcher, jouer, discuter.




Le pédibus au CPAS de Ath - Source : SPW MI

Pas besoin de voir grand. Une rue, une place ou un quartier suffisent. Chaque commune définit librement le périmètre, l'horaire et les modalités, tout en veillant à l'accès des services d'urgence et aux besoins spécifiques. Cette année, cette journée est idéalement organisée le dimanche de la Semaine de la Mobilité (**20 septembre**), mais ce n'est en aucun cas une obligation : chaque commune choisit ce qui lui convient le mieux.


Si vous souhaitez vous embarquer dans l'aventure, rendez-vous sur le site de la Semaine de la Mobilité. Vous y trouverez une inscription simple, une visibilité sur la carte régionale, des conseils pratiques et du matériel de soutien.

Petite motivation supplémentaire : **dix communes organisant une Journée sans voiture seront tirées au sort et recevront un vélo à assistance électrique!**



 Ath Dada - Source : SPW MI



 Ath Vélo - Source : SPW MI

Le Challenge piétons et vélos : embarquer agents et citoyens

La Semaine de la Mobilité est aussi l'occasion de participer au **Challenge piétons et vélos** en Wallonie, une action ouverte aux citoyens, aux agents communaux, aux écoles, aux entreprises et aux organisations. Le principe est simple : enregistrer les trajets domicile travail ainsi que les déplacements professionnels ou de service réalisés à pied ou à vélo. Que ce soit pour se rendre au bureau, à l'école ou lors d'un déplacement lié au travail, chaque kilomètre compte, avec un objectif collectif ambitieux : atteindre ensemble **150 000 kilomètres** parcourus.

À la clé, des récompenses attractives : chaque jour ouvrable de la semaine, un citoyen participant sera tiré au sort et remportera un lot d'une valeur de 200 €. Côté collectif, deux entreprises et deux écoles gagneront des stations de réparation pour vélo.

Quelques jours... et des effets durables

La Semaine de la Mobilité ne dure qu'une semaine. Mais ses effets peuvent aller bien au-delà. Une rue testée, un dialogue engagé, une habitude qui évolue. Parfois, il suffit d'un déclic.

Pour les communes wallonnes, cet événement est avant tout **une opportunité**. Celle de faire bouger les lignes, à son rythme. Et de rappeler, simplement, que mieux se déplacer, c'est aussi mieux vivre ensemble.



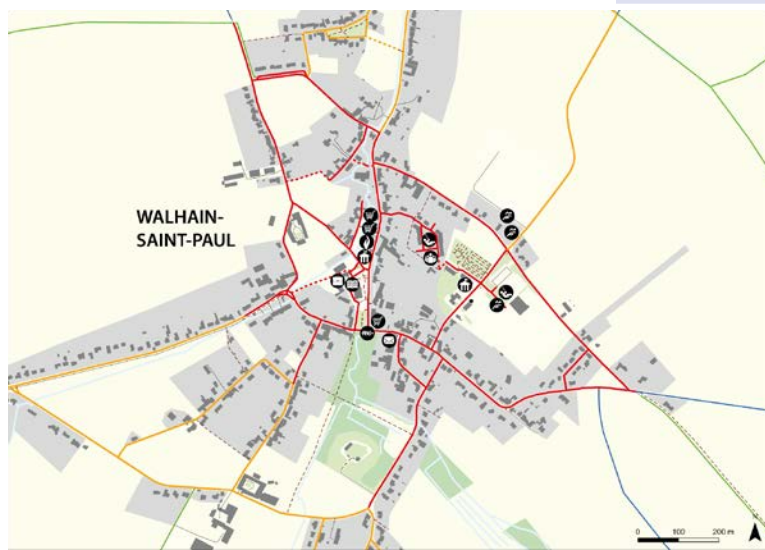


PIÉTONS

Walhain teste une méthode d'auscultation des trottoirs au service des communes

Alvaro Defalque - Centre de Recherches Routières

- Pôles
- Réseau piéton
- Primaire
- Secondaire
- Tertiaire
- F99A / F99C



🔍 *Hérarchie du réseau piéton*
Source : Icedd

A l'automne 2025, une méthode d'auscultation des trottoirs développée par le Centre de Recherches Routières (CRR) a été testée dans la commune de Walhain.

Pourquoi un projet pilote à Walhain ?

Pour de nombreuses communes, l'état des trottoirs reste difficile à objectiver. Contrairement aux voiries carrossables, les infrastructures piétonnes sont souvent évaluées de manière ponctuelle, au fil des signalements citoyens.

Une logique réactive qui complique la priorisation et la planification de l'entretien.

Pour répondre à ce manque, le CRR a développé une méthodologie spécifique d'auscultation des trottoirs.

La méthode a d'abord été développée en Région bruxelloise, sur un réseau piéton très sollicité et marqué par une grande diversité de revêtements et d'exigences d'accessibilité. Ces campagnes ont permis de stabiliser les outils et les protocoles.

Les premières campagnes de mesures bruxelloises ont servi de véritable laboratoire à ciel ouvert. Deux outils complémentaires en sont sortis : (1) une chaise d'auscultation qui mesure le confort en continu, (2) une inspection visuelle standardisée, appuyée par une application mobile, pour relever dégradations



🔍 *Inspection visuelle de l'état du trottoir - Source : CRR*



et non-conformités (revêtements et traversées piétonnes).

Après ces premiers développements en milieu urbain dense, une question s'est rapidement posée : cette méthodologie est-elle transposable dans le contexte wallon, et plus particulièrement dans des communes rurales ? C'est pour répondre à cette question que, pour la première fois en Wallonie, l'ensemble de la méthodologie y a été testée. Le choix de Walhain ne doit rien au hasard.

Walhain a un réseau piéton remarquablement développé, tout en étant contraint par la présence d'entrées carrossables, de discontinuités ponctuelles, de revêtements variés, et de sections étroites. Un terrain idéal pour tester la transposabilité de la méthode en contexte rural wallon.

Une méthodologie d'auscultation croisée, entre observation de terrain et mesure instrumentée

À Walhain, le CRR a combiné inspection terrain et mesure instrumentée pour objectiver l'état du réseau piéton, au plus près de l'expérience des usagers. En une matinée, les agents du CRR ont ainsi parcouru le réseau piéton de Walhain en mobilisant ces deux relevés.

Le premier relevé repose sur une **inspection visuelle systématique**, réalisée à l'aide d'une application mobile d'encodage (Mergin Maps). Celle-ci permet d'encoder directement sur le terrain les dégradations des trottoirs, les non-conformités observées au niveau des traversées piétonnes, les obstacles réduisant la largeur utile, etc. Chaque point est géolocalisé, illustré et classé selon une typologie standard. Les observations alimentent un **score visuel de dégradation**, utile pour cibler l'entretien et prévenir les réparations coûteuses.

Le second outil est la **chaise d'auscultation du CRR**: une chaise roulante, unique en Belgique, équipée de capteurs qui mesurent en continu la planéité du revêtement à vitesse constante (1 m/s) et produisent automatiquement un **score de confort** de 0 à 10. Au-delà de cet indicateur, l'équipement renseigne des paramètres utiles à la gestion du réseau piéton (dévers, largeur, type de revêtement) et réalise des photos à intervalles réguliers (5m), offrant au gestionnaire une trace précise et continue de l'état du trottoir, bien au-delà de ce qu'une inspection ponctuelle permet habituellement.

Qu'en pense la CeM de la commune ?

Pour la commune, cette démarche s'inscrit dans une réflexion plus large sur la place du piéton et la qualité de l'espace public, comme l'explique Julie Pire, Conseillère en Mobilité à Walhain.

Pourquoi ce diagnostic était-il nécessaire ?

« L'état des trottoirs revient très souvent dans les interpellations citoyennes, notamment des aînés. À Walhain, parler de trottoirs, c'est parler de mobilité, de sécurité, mais aussi de vivre-ensemble et de santé publique. Nous avons besoin d'une vision précise et objective. »

En quoi ce projet est-il complémentaire du Plan Trottoirs 2023 ?

« Le Plan Trottoirs nous donnait une vue globale autour des pôles d'intérêt. Ici, on passe à une analyse beaucoup plus détaillée, sur l'ensemble du réseau, point par point. C'est une finesse que nous n'avions jamais eue. »

Quels bénéfices concrets attendez-vous ?

« Ce diagnostic va nous aider à distinguer ce que la commune peut réparer rapidement — et parfois à très faible coût — de ce qui nécessite des travaux plus lourds. C'est un outil indispensable pour prioriser. »

En quoi le CRR peut-il être utile aux CeM ?

Le Centre de Recherches Routières (CRR) est un centre de recherche indépendant qui répond aux besoins des entrepreneurs routiers, des pouvoirs publics actifs dans le domaine de la construction routière, de la gestion et de l'entretien des infrastructures routières. Une des missions du Centre est de trouver des solutions pragmatiques aux besoins spécifiques des villes et communes.

Les membres (gestionnaires et entrepreneurs de voiries) peuvent s'appuyer sur l'expertise du CRR pour répondre à des questions liées à l'état, l'entretien et l'aménagement des infrastructures routières.

Quels sont les services du CRR mis à la disposition des CeM ?

Dans le cadre de sa mission d'intérêt public, le Centre de Recherches Routières développe, documente et diffuse des méthodologies et outils techniques relatifs à la gestion des infrastructures routières et piétonnes. Les informations générales relatives à ces travaux et aux activités du CRR sont accessibles via son site internet.

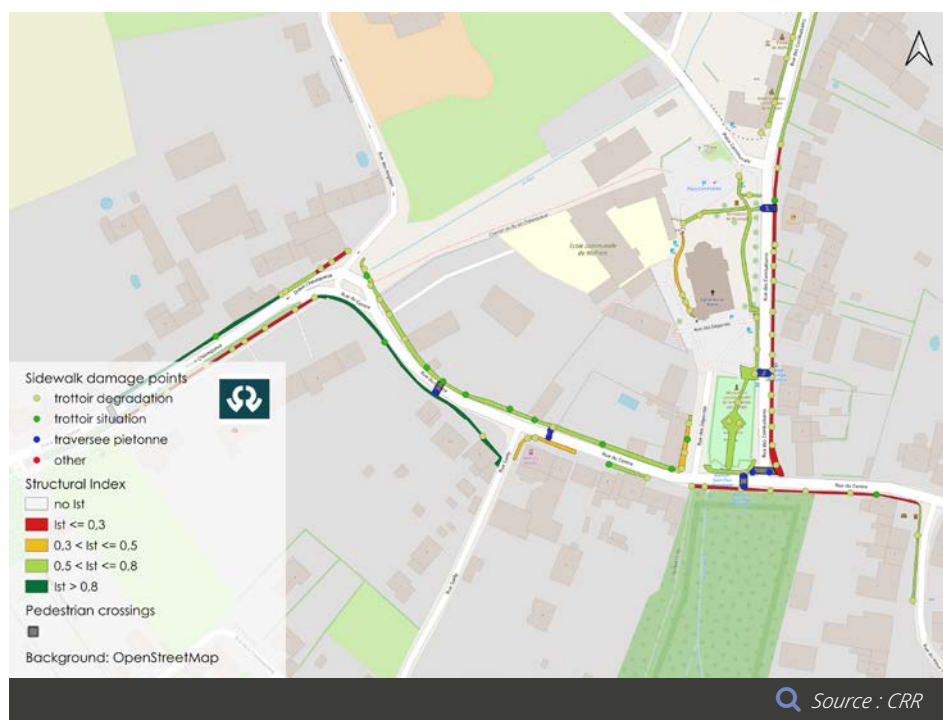
🔗 En savoir plus : [Homepage](#) | [Centre de recherches routières](#)

Les résultats sont automatiquement cartographiés pour visualiser l'état du maillage piéton.

Résultats du projet pilote à Walhain : un diagnostic précis au service de l'action

Le projet a abouti à une base de données précise et directement exploitable sur un géoportail : plus de 7 500 m² analysés, 4,8 km parcourus avec la chaise et près de 300 points d'observation réalisés.

Trois constats se dégagent. D'abord, les affaissements de surface constituent de loin la dégradation la plus fréquente (45 % des dégradations relevées), devant les décrochages verticaux (19 % - liés à des différences de niveau entre éléments du trottoir), et les désordres de matériaux (18 % - liés à l'usure et à la dégradation du revêtement).



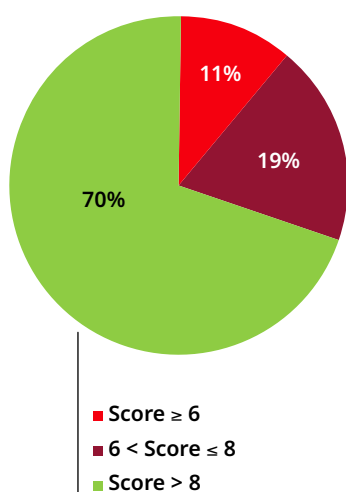
Transposition des relevés de l'inspection visuelle en indice des dégradations

Ces désordres se concentrent principalement aux passages carrossables ou sont liées au stationnement des véhicules sur le trottoir. Ensuite, l'inspection visuelle révèle un réseau globalement praticable, mais largement composé de trottoirs en état intermédiaire (40%). Enfin, la mesure du confort montre que si la majorité des revêtements sont confortables (entre 6 et 8/10) voire très confortables (> 8/10) (70% du linéaire parcouru), certaines sections présentent un inconfort marqué, en cohérence avec les zones d'affaissement ou de discontinuité repérées sur le terrain.

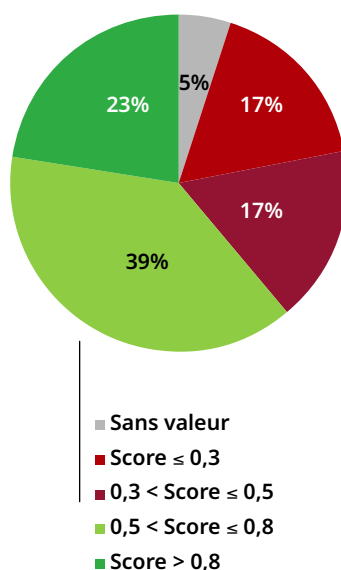
La restitution prend la forme de cartes sur le géoportail du CRR : indicateur d'état des revêtements, indicateur de confort, codes couleur et photos associées à chaque point.

De quoi repérer rapidement les tronçons à traiter, prioriser les interventions et suivre l'évolution dans le temps.

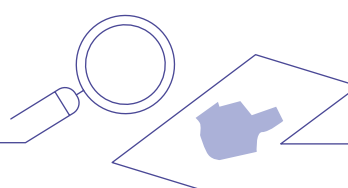
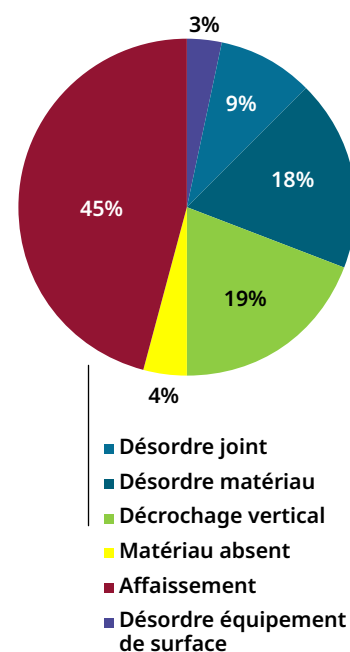
Répartition du confort des trottoirs mesuré par la chaise d'auscultation (4,78 km parcourus)



Répartition de l'état des trottoirs selon l'indice d'inspection visuelle



Répartition (%) des différentes dégradations





Chiffres clés

7 500 m² de trottoirs analysés

4,8 km parcourus avec la chaise d'auscultation

État visuel du réseau

40 % en état intermédiaire

17 % en état faible

23 % en bon état

Confort mesuré

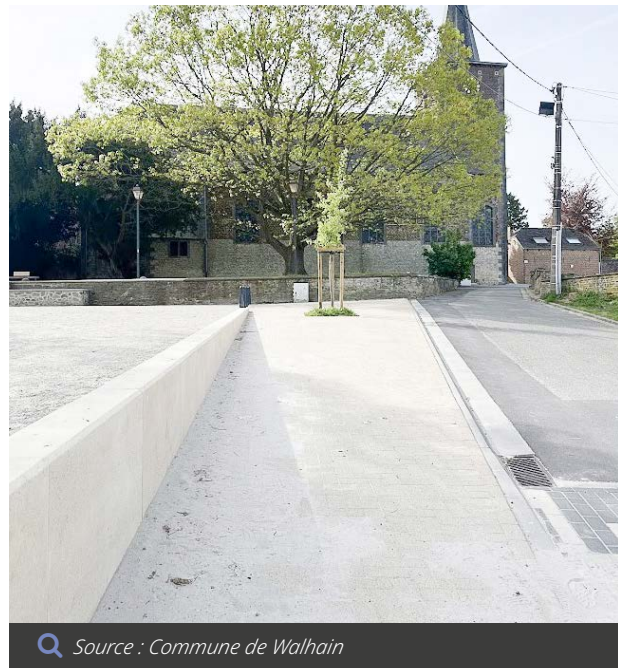
70 % du linéaire entre 6 et 8/10

Indicateur de confort du trottoir évalué avec la chaise d'auscultation

Une méthodologie utile aujourd'hui... et pour la suite

Pour les conseillers en mobilité et les gestionnaires communaux, cette méthodologie constitue bien plus qu'un simple outil de diagnostic : elle s'inscrit dans une logique de gestion patrimoniale proactive des infrastructures piétonnes. En objectivant finement l'état et le confort des trottoirs à l'échelle du réseau, elle permet de hiérarchiser les interventions, de cibler les actions à fort impact et de privilégier des mesures d'entretien préventif avant que les dégradations ne nécessitent des réfections lourdes et coûteuses. Cette approche contribue ainsi à une meilleure maîtrise des budgets d'entretien, en évitant les interventions tardives et en optimisant l'allocation des ressources disponibles.

Le projet pilote mené à Walhain démontre concrètement que cette méthodologie est directement opérationnelle, y compris dans un contexte rural, et qu'elle offre aux communes un levier efficace pour renforcer la qualité, le confort et la durabilité de leurs infrastructures piétonnes. L'évaluation des trottoirs apparaît ainsi comme un levier concret pour orienter les choix d'intervention, soutenir une gestion plus durable des cheminements piétons et réaliser des économies en évitant des réparations plus lourdes à terme.



Les communes qui souhaiteraient s'inspirer de cette méthodologie ou approfondir leur réflexion sur l'évaluation des trottoirs peuvent s'appuyer sur les publications et retours d'expérience diffusés par le Centre de Recherches Routières. Ceux-ci constituent une base méthodologique utile pour orienter les choix d'intervention et structurer une gestion plus durable des cheminements piétons.



Source : Adobe stock



VÉLO - SERVICES

La « vélothèque » fait grandir le vélo au rythme de l'enfant... comment soutenir les initiatives ?

Florence Vandy - ICEDD

Que ce soit à des fins ludiques, sportives ou utilitaires, l'accès à un vélo durant l'enfance s'impose souvent comme une évidence. Cela soulève des questions relatives au coût et à la durée de vie des vélos pendant la croissance, mais aussi à l'entretien des vélos, à leur impact environnemental et à leur stockage en cas d'inutilisation.

Pour répondre à ces enjeux, un système évolutif de location longue durée, appelé "vélothèque", propose d'échanger le vélo au rythme de la croissance de l'enfant. Ce principe de vélothèque, né à Gand en 2013, fait suite au constat que les vélos de notre enfance dorment souvent dans le grenier familial.

Différentes initiatives cohabitent sur le territoire belge. En Flandre et à Bruxelles, on recense des projets structurés tels que Fietsbieb¹, Op Wielekes² et VELOKadee³, qui comptent respectivement 125, 25

et 6 points de prêt. En Région wallonne, il en existe aussi : citons le réseau « Tata Bicyclette », géré par l'acteur de la mobilité partagée M pact asbl, qui compte actuellement 2 points de prêt (Mons et Jodoigne), mais également des projets locaux à Ciney (Un guidon pour 2main⁴), Charleroi (Brillo cyclo⁵), Liège (le Point vélo par Ubuntu Ardent⁶) ou encore Sambreville (1 vélo pour 10 ans⁷).

¹www.fietsbieb.be/

²www.opwielekes.be/

³www.velokadee.be/

⁴www.ciney.be/vivre-a-ciney/environnement/demarche-zero-dechet/velotheque
[Un guidon pour 2main asbl | Hamois | Facebook](#)

⁵www.brillo.be/services/cyclo/magasin-charleroi

⁶www.pointveloliege.org

⁷www.brillo.be/images/Cyclo/1velopour10anpub.pdf

Comment cela fonctionne ?

Du point de vue du bénéficiaire : les enfants de 2 à 12 ans constituent le public cible. Les parents empruntent un vélo adapté à la taille de l'enfant, de la draisienne au vélo standard, et peuvent l'échanger contre un modèle plus grand dès que nécessaire. Chaque point de prêt dispose d'un stock de vélos de taille variable, alimenté principalement par des dons de particuliers. L'enfant reçoit un vélo en parfait état de fonctionnement, lui garantissant confort et sécurité. Durant la période de prêt, il est demandé au bénéficiaire d'assurer l'entretien courant : gonfler les pneus, graisser la chaîne, vérifier les freins... Les réparations liées à une usure anormale (casse, vol de pièces...) peuvent lui être facturées. Les modalités (entretien, tarif, caution...) sont précisées dans un contrat signé par les deux parties.

Du point de vue de la gouvernance, trois modèles de portage existent ou parfois coexistent : les dispositifs organisés par les pouvoirs publics (administration communale ou CPAS), les projets participatifs citoyens et les initiatives bénévoles.

Quel est le coût pour l'utilisateur ?

Afin de rendre l'initiative attractive et accessible à tous, les vélothèques proposent des tarifs avantageux selon deux formules :

- paiement d'un montant unique (de l'ordre de 40 à 70 €) pour le premier vélo, les échanges suivants étant gratuits ;
- paiement d'une cotisation annuelle par enfant (de l'ordre de 20 à 70 €).

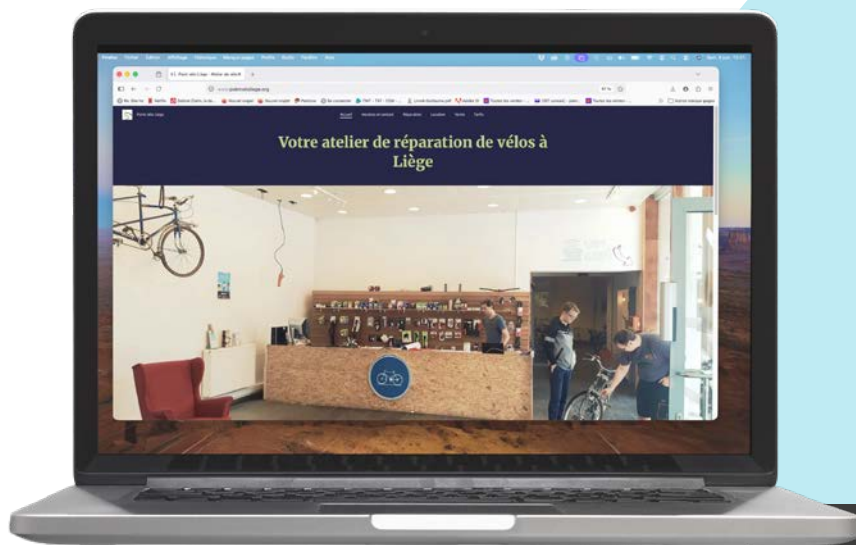
Selon les initiatives, des réductions peuvent s'appliquer : don d'un vélo, avantage en cas de fratrie ou encore tarification sociale (faibles revenus). Une caution est parfois demandée pour couvrir d'éventuels dégâts. En cas de vol, un montant peut être réclamé à l'emprunteur (montant fixe ou valeur marchande du bien).

Des avantages, oui... des difficultés aussi !

Si ses avantages sont évidents, le système présente néanmoins certaines difficultés. En matière de gestion, les principaux écueils tiennent aux horaires d'ouverture restreints (liés au bénévolat par exemple) et à la disponibilité des vélos selon les tailles. Concernant le public cible, sont pointés la difficulté à atteindre, via les canaux de communication classiques, les familles à faibles revenus ou issues de l'immigration, ainsi que les obstacles financiers, administratifs et linguistiques que représente la démarche.



Source : Un guidon pour 2main asbl



Source : Point vélo Liège

Comment les communes peuvent participer au développement des vélothèques ?

Les communes ont un rôle assez central dans ce type de projet, une vélothèque fonctionnant rarement sans ancrage local solide. Le soutien communal peut prendre plusieurs formes très concrètes.

1) Soutien financier direct... c'est de loin le point le plus important !

La commune peut :

- financer une partie des vélos (achat initial de la flotte) ;
- couvrir une partie du fonctionnement (maintenance, coordination) ;
- cofinancer via des budgets mobilité, jeunesse ou enseignement.

Sans ce type de subside récurrent, le modèle devient vite trop coûteux.

2) Mise à disposition d'infrastructures

La commune peut mettre à disposition des espaces :

- un local de stockage et de réparation ;
- un espace dans une école ou un bâtiment communal ou de la régie foncière ;
- un point de distribution pour les familles.

C'est crucial, car la logistique (stockage + entretien) est l'un des points sensibles de ce type de service.

3) Intégration dans les écoles

La commune (via les écoles communales) peut :

- intégrer la vélothèque dans un projet pédagogique ;
- organiser la distribution/l'échange des vélos via les écoles ;
- coupler la vélothèque avec l'apprentissage du vélo et de la sécurité routière¹

Cet aspect augmente fortement l'usage et la stabilité du projet, en évitant de le faire reposer uniquement sur la commune, et en limitant le risque de revirements au gré des changements politiques.

4) Soutien organisationnel

Même sans gros budget, une commune peut aider en :

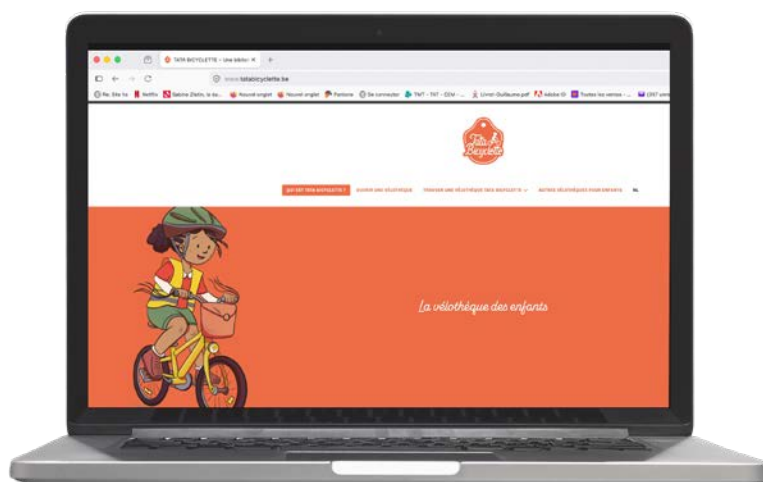
- facilitant la gestion administrative ;
- coordonnant le projet avec les associations locales ;
- mobilisant des employés communaux ou ACS/APE
- aidant à la communication vers les familles.

¹ Pour l'apprentissage et l'usage du vélo à l'école : outils pédagogiques et de sensibilisation sur le Portail de la mobilité : Education Mobilité et Sécurité routière (EMSR) et Le Vélobus

Kit de démarrage

Tata Bicycleette a créé un kit de démarrage pour accompagner le lancement de projets.

Il contient du matériel de communication, des exemples de documents et un guide permettant de déterminer le spot parfait, trouver des partenaires et des bénévoles, récupérer des vélos et du matériel, et recruter des membres.



Au-delà de l'aspect social, la vélothèque s'inscrit pleinement dans les **politiques de mobilité durable** que portent aujourd'hui les acteurs publics. Peu coûteuse à mettre en œuvre, modulable selon les contextes locaux et reproductible à différentes échelles, elle constitue un **levier concret pour encourager la pratique du vélo dès le plus jeune âge**. Les expériences riches de 15 ans de recul offrent un cadre de référence solide pour s'inscrire dans la dynamique.

Assurer la continuité du projet est le point clé (et souvent le principal défi). Les projets comme celui-ci ont besoin de stabilité sur plusieurs années, et les communes peuvent participer à garantir une continuité au-delà des cycles politiques plus courts.

Quand une commune est impliquée, le modèle devient plus robuste car plus stable, moins coûteux pour le réseau associatif et plus accessible pour les bénéficiaires.

Le succès des opérations repose sur une combinaison de facteurs, au premier rang desquels la capacité à supporter les coûts de gestion eu égard aux contraintes budgétaires et souvent à la dépendance aux subsides.

🔗 *En savoir plus :* www.tatabicycleette.be/



🔍 *Source de l'illustration*
Tata Bicycleette



INTERMODALITÉ

Déploiement des Mobipôles en Wallonie : retours de terrain

Jean-Philippe Lens - ICEDD



Q Nandrin : parking de covoiturage

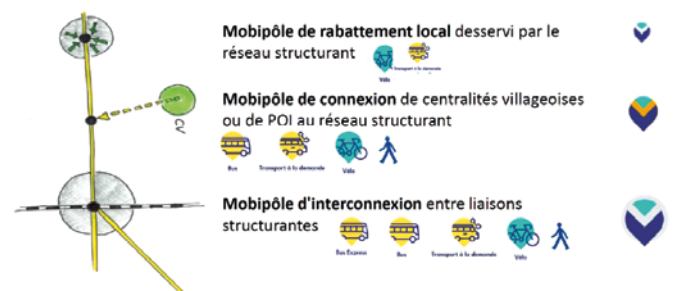
La Wallonie continue à mettre en œuvre sa vision FAST¹. Plusieurs communes ont ainsi déjà pu découvrir, lors de présentations en Organe de Consultation des Bassins de Mobilité (OCBM), des cartes illustrant le projet de Schéma Régional Structurant de Mobilité Collective (élaboré par le SPW Mobilité et Infrastructures) qui redessine l'ossature des transports.

Ce projet repose sur

- **Des liaisons structurantes** : Des lignes de bus à haut niveau de service et le réseau ferroviaire (SNCB) reliant les principaux pôles urbains.
- **Des Mobipôles** : Des plateformes multimodales pour faciliter les correspondances (train, bus, vélos).
- **L'intégration locale** : Des lignes de rabattement pour connecter les centralités villageoises aux axes majeurs.

Les Mobipôles, situés aux points de connexion entre les liaisons, sont catégorisés selon trois types d'intersection :

- à l'intersection de liaisons structurantes – Ils sont en général localisés au niveau des grands pôles urbains,
- à l'intersection des liaisons structurantes et des liaisons de rabattement,
- à l'intersection du réseau structurant et du tissu environnant. Il sert de rabattement vers le réseau structurant via des cheminements pour modes actifs ou de la mobilité locale (bus local, transport à la demande, autopartage...).



Q Source : Projet de schéma régional structurant de mobilité collective, février 2026, SPW MI

¹ Stratégie Régionale de Mobilité : la mise en œuvre de la Vision FAST 2030

Voici un petit tour d'horizon de réalisations concrètes sur le terrain.

À **Namur**, les premiers panneaux labellisés Mobipôle et Mobipoint ont été installés dans des lieux d'intermodalité existants : la gare de Jambes, la gare de Jambes-Est, la place Wiertz et la station des Échasseurs.

Ces sites étaient déjà équipés de nombreux services de mobilité : haltes SNCB, arrêts de bus, stations de voitures, vélos et trottinettes partagés, parkings et box vélos, ainsi que stations de réparation de vélos.



À **Nandrin**, où un parking de covoiturage a été créé avec borne de recharge électrique, arrêt de bus réaménagé, aire de détente, parking vélo sécurisé, et bulles à verre.

À **Ferrières**, où la Province de Liège a aménagé un parking de covoiturage avec abri, aire de détente, parking vélo et cheminement piéton d'accès direct vers le tiers-lieu récemment rénové du Moulin de Ferrières (espace muséal, gîte, restaurant, meunerie, boutique, salle de réception, parcours découverte, verger et bois).





À **Philippeville**, avec l'aménagement de quais de bus, d'une borne de tickets, d'une borne de recharge électrique, d'abris et de cheminements piétons..

À **Burdinne**, où la Province de Liège a aménagé un parking de covoiturage avec abri bus, aire de détente et parking vélo.



À **Sivry-Rance**, avec l'aménagement d'une liaison cyclable vers le mobipôle.



À **Pécrot**, avec de nouveaux accès aux quais de train, une borne de tickets et un abri à vélos.



Source des différentes photos : SPW MI et Google

Le concept de Mobipôle a sa place aussi bien en milieu urbain que rural, cela pour autant qu'il contribue à la multimodalité ou à l'intermodalité.

A l'avenir le fonds FERI¹ destiné aux communes leur permettra le financement de projets de Mobipôles. La Wallonie entrevoit également d'autres financements pour les Mobipôles... à suivre !

¹ www.wallonie.be/fr/acteurs-et-institutions/wallonie/gouvernement-de-wallonie/communiqués-presse/2025-10-24

En savoir plus :

Typologie des Mobipôle : [C.2.02.08.001 Typologie Mobipole mobipoint PIMACI.pdf](#)

Signalétique des Mobipôles : *Signalétique des Mobipôles et Mobipoints - Sécurithèque*

Pour toute question en la matière, le contact au SPW est mobipoles.mobilite@spw.wallonie.be



INNOVATION

Immersion des CeM dans la mobilité autonome

Barbara Colfs - ICEDD



Source : Icedd

Le 20 janvier dernier, dans le cadre de la formation de base, 25 Conseillers en Mobilité (CeM) ont eu l'opportunité d'expérimenter en primeur les navettes autonomes DE LIJN déployées à Leuven, avant leur ouverture au grand public. Cette journée, consacrée à l'intermodalité, a été exceptionnellement délocalisée à Louvain, profitant de la présence du projet pilote AMAM¹ et de l'implication d'Espaces-Mobilités dans ce dernier.

Un projet pilote à visée stratégique

Cette expérimentation s'inscrit dans un projet pilote officiellement autorisé par les autorités fédérales belges.

Elle est menée par De Lijn en partenariat avec la Ville de Leuven, LE TEC, la STIB, Bruxelles-Mobilité, le gouvernement fédéral via le SPF Mobilité et Transports,

et le gouvernement flamand via le Département de la Mobilité et des Travaux publics, dans le cadre du programme européen EIT Urban Mobility².

Sur le plan technologique, elle se réalise en collaboration avec l'opérateur technologique WeRide³ et un constructeur chinois de véhicules de transport collectif.

¹ AMAN (Autonome Mobiliteit in Actie - Mobilité Autonome en Action) est un projet pilote coordonné par De Lijn et plusieurs partenaires belges et européens visant à expérimenter des navettes autonomes en circulation réelle. Il cherche à évaluer les performances de cette technologie, à développer l'expertise des opérateurs publics et à explorer de nouvelles solutions de mobilité, notamment pour les trajets du dernier kilomètre.

² www.eiturbanmobility.eu

³ WeRide est une entreprise technologique chinoise spécialisée dans le développement de solutions de conduite autonome (de niveau 4), notamment des robotaxis, des minibus autonomes et des véhicules logistiques. Lien : www.weride.ai

Lancée à l'automne 2025, la phase de test s'est étendue sur plusieurs mois, avec une mise en service progressive ouverte au public depuis janvier 2026.

Ce type d'initiative s'inscrit dans une dynamique internationale plus large. Depuis les années 2010, les expérimentations de véhicules autonomes se multiplient, notamment aux États-Unis et en Chine, où des flottes de robotaxis sont déjà en service commercial. L'Europe, plus prudente, accélère aujourd'hui pour combler son retard. A la différence des flottes privées américaines, le projet déployé à Leuven propose une mobilité collective publique autonome.

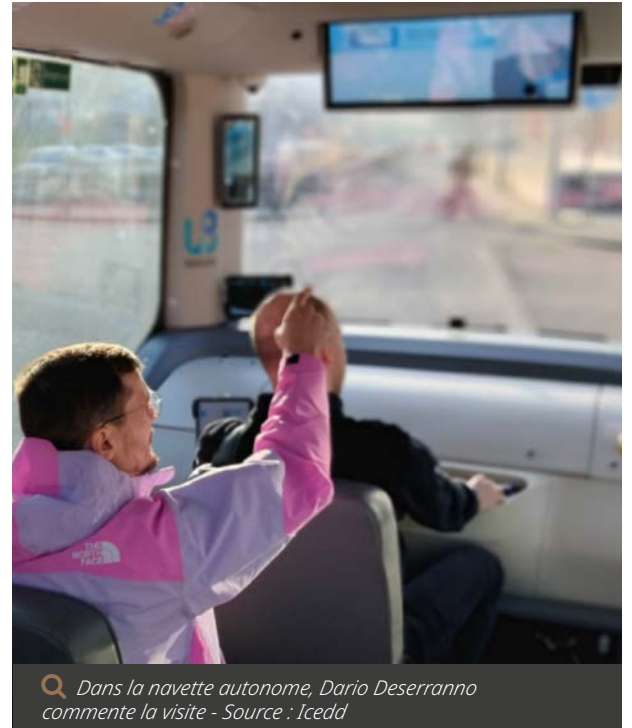
Retour de terrain

La matinée a débuté par une visite des abords de la gare de Leuven, parcourue « avec les lunettes » de l'intermodalité. Ici, l'aménagement du territoire, les politiques urbaines, la hiérarchisation de l'espace public et les politiques de mobilité sont étroitement imbriqués.

Par petits groupes de huit, nous avons ensuite pris place à bord du véhicule, ceintures attachées, nous étions accompagnés d'un opérateur chargé de superviser le trajet (condition légale indispensable dans cette phase de test) et de Dario Deserranno porteur du projet à Espaces-Mobilités qui a agrémenté la visite de ses commentaires enthousiastes. Nous avons parcouru une partie de l'itinéraire de la ligne qui relie la gare de Leuven à celle de Heverlee. Dès les premiers mètres, une impression se dégage : la conduite est fluide, progressive, assertive. La navette s'insère dans le trafic sans à-coups, anticipe



Q En abord de gare, un réseau de cyclostrades directement accessible - Source : Icedd



Q Dans la navette autonome, Dario Deserranno commente la visite - Source : Icedd

les mouvements des autres usagers et adapte sa trajectoire avec une grande finesse.

Même en présence d'obstacles (chantier, véhicules en double file et autres cyclistes) le système réagit de manière cohérente. Il peut ralentir, dévier légèrement sa trajectoire ou marquer un arrêt, tout en maintenant un haut niveau de sécurité. Cette capacité repose sur une combinaison de capteurs (caméras, radars, lidar) et de systèmes d'analyse capables de reconstituer en temps réel un environnement tridimensionnel et d'anticiper les comportements des usagers.

Le véhicule analyse en permanence son environnement : position des piétons, vitesse des cyclistes, signalisation, obstacles temporaires... Chaque situation est interprétée et intégrée dans une prise de décision dynamique. En cas de difficulté, l'opérateur à bord peut reprendre le contrôle, et chaque intervention est enregistrée afin d'améliorer le système.

Comme souvent lors de ce type d'expérimentation, les questions ont été nombreuses : sécurité, responsabilité en cas d'accident, acceptabilité sociale, cadre légal... Autant d'enjeux encore en cours d'exploration.

La visite s'est clôturée par des présentations permettant de mieux comprendre les coulisses du projet. On y apprend notamment que la mise en service d'une

navette autonome nécessite une phase préalable de cartographie très fine du parcours. Le véhicule enregistre son environnement lors de trajets effectués en mode manuel, créant une base de données qui servira de référence. Ensuite, le système est progressivement entraîné, grâce à l'analyse des situations rencontrées et des interventions humaines. Chaque séquence problématique est utilisée pour améliorer les algorithmes, dans une logique d'apprentissage continu.

Une expérimentation originale

Ce qui distingue le projet de Leuven, c'est avant tout son inscription dans un contexte urbain réel et complexe. Contrairement à d'autres expérimentations limitées à des sites fermés ou à faible interaction, ici la navette circule dans un environnement dense, en cohabitation avec l'ensemble des usagers.

Le projet constitue un laboratoire grandeur nature permettant de tester les conditions opérationnelles, techniques et sociales.

Il se caractérise par une approche progressive, assumant les limites actuelles de la technologie. La présence d'un opérateur à bord, les vitesses réduites ou encore les interventions ponctuelles rappellent que l'on se situe encore dans une phase d'apprentissage.

Un des enjeux pour l'avenir se trouve dans la supervision à distance. À terme, un opérateur pourrait suivre plusieurs véhicules simultanément depuis un centre de contrôle, et intervenir ponctuellement en cas de besoin. Ce modèle hybride – autonomie embarquée et supervision humaine – constitue la vision que cherchent à atteindre les autorités et opérateurs de transport public.

Entre curiosité et progressivité

Pour les CeM, cette immersion, bien qu'éloignée des réalités quotidiennes de nombreuses communes, s'est révélée prenante. Elle rappelle l'importance de rester attentif aux évolutions prospectives. La formation ne se limite pas à l'opérationnel : elle ouvre aussi des fenêtres sur les futurs possibles de la mobilité.

LETEC ambitionne de tester des véhicules autonomes sur une ligne à la demande en 2028. Les CeM sont donc amenés à rencontrer ces évolutions dans leur réalité de terrain dans un avenir relativement proche. C'est une nouveauté qui fera assez vite partie de la réalité de terrain des CeM.



Q Visite de la gare avec les 'lunettes' de l'intermodalité (et de la plus grosse station Cambio du pays)
Source : Icedd

Enjeu sociétal

Si les véhicules autonomes devaient se développer principalement sous forme de biens individuels, ils pourraient paradoxalement aggraver les problèmes de mobilité plutôt que les résoudre. En effet, la facilité d'usage et la réduction de l'effort de conduite risquent d'encourager une hausse significative des kilomètres parcourus, notamment via des trajets à vide (véhicules circulant sans passagers pour se repositionner) et une substitution accrue à d'autres modes plus sobres.

Cette dynamique ferait peser un risque majeur de saturation des voiries, particulièrement dans les zones urbaines déjà contraintes. À l'inverse, l'avenir souhaitable pour nos territoires réside dans une mobilité autonome intégrée à des logiques collectives : électrique, partagée et organisée comme un service public. En combinant automatisation et mutualisation des usages, il devient possible d'optimiser l'occupation des véhicules, de réduire l'empreinte environnementale et de désengorger les réseaux, tout en garantissant un accès équitable et durable à la mobilité.

🔗 *En savoir plus :*

Site EIT. Lien : <https://www.mobilitymasterclass.eu/leuven-robobus>

LETEC au cœur de la mobilité de demain : immersion dans les bus autonomes de De Lijn, 2026, communiqué de presse.
Lien : [LETEC au cœur de la mobilité de demain : immersion dans les bus autonomes de De Lijn](#)

Pour utiliser le service : www.delijn.be/en/nieuws/autonome-bus-leuven/



LU VU POUR VOUS

Daphné Deville - ICEDD



Source : www.uvcw.be/mobilite

Sécurité routière : un plan d'action wallon déclinable localement

Le Gouvernement wallon a approuvé les orientations du plan d'action 2026-2030 du Conseil supérieur wallon de la sécurité routière avec un objectif ambitieux : atteindre la Vision Zéro d'ici 2050, c'est-à-dire zéro mort sur nos routes. Une étape intermédiaire vise moins de 100 décès et 400 blessés graves à l'horizon 2030.

Ce plan repose sur une approche globale combinant aménagements, sensibilisation et contrôle. Les communes y jouent un rôle central, avec des actions concrètes à l'échelle locale telles que la sécurisation des abords d'écoles, l'apaisement de la circulation ou le développement des modes actifs.

Le Gouvernement wallon a chargé le Ministre de lui soumettre un plan d'action.

Lien vers l'article : www.uvcw.be/mobilite/actus/art-9903

Lien vers le plan d'actions : www.wallonie.be/fr/actualites/securite-routiere-14-mesures-pour-sauver-des-vies



Source : jesuishesignon.be/du-velo-a-larceau/

Planifier le déploiement du stationnement vélo

Comment développer un réseau de stationnement vélo efficace et adapté aux besoins ? En Hesbaye, les « Hesbiclubs » Mobilité, rencontres locales réunissant acteurs et communes autour des enjeux vélo, proposent des pistes concrètes à travers un dossier thématique dédié à la planification du stationnement vélo.

Issu d'un travail collectif mené à l'échelle locale, ce document apporte des éléments de réponse à plusieurs questions essentielles : pourquoi renforcer l'offre en stationnement vélo, quels types d'équipements privilégier, quels critères garantissent leur qualité et comment financer ces aménagements ?

En savoir plus : *Planifier le déploiement vélo sur le territoire* • jesuishesignon.be/du-velo-a-larceau/



Part des moyens de transport dans les déplacements domicile-lieu de travail (2024-2025 et évolution entre les deux)

	National			Flandre			Wallonie		
	2020	2025	Évolution	2020	2025	Évolution	2020	2025	Évolution
Part totale									
Voiture	78,3 %	78,2 %	-0,1 %	77,5 %	77,1 %	-0,4 %	93,1 %	92 %	-1,2 %
Vélo	33,3 %	43,3 %	30,2 %	38,2 %	50,8 %	32,9 %	3,7 %	6 %	64,0 %
TC	8,1 %	7,9 %	-2,6 %	7,0 %	6,7 %	-4,2 %	5,8 %	6,4 %	11,2 %
Combinaison									
Voiture uniquement	60,0 %	50,6 %	-15,7 %	56,4 %	44,5 %	-21,0 %	90,7 %	87,9 %	-3,1 %
Vélo uniquement	14,6 %	15,3 %	4,4 %	16,6 %	17,6 %	5,7 %	1,6 %	2,4 %	46,4 %
TC uniquement	6,0 %	5,2 %	-12,9 %	4,7 %	3,8 %	-18,7 %	5,1 %	5,3 %	4,1 %
Voiture + vélo	17,2 %	26,2 %	52,4 %	20,0 %	31,2 %	55,8 %	1,9 %	3,3 %	76,8 %
Voiture + TC	0,7 %	0,8 %	22,7 %	0,7 %	0,8 %	17,9 %	0,5 %	0,8 %	57,1 %
Voiture + vélo + TC	0,4 %	0,5 %	48,7 %	0,4 %	0,6 %	50,1 %	0,0 %	0,1 %	108,0 %
Vélo + TC	1,1 %	1,3 %	20,6 %	1,2 %	1,5 %	22,4 %	0,1 %	0,3 %	88,4 %

Source :
Acerta

déplacements domicile-travail en Wallonie

Selon le dernier baromètre de la mobilité d'Acerta, le vélo confirme sa forte progression dans les déplacements domicile-travail. On a pu s'en rendre compte aussi dans les tendances reflétées par l'enquête fédérale (voir supra).

En Flandre, plus de la moitié des travailleurs utilisent désormais le vélo, au moins occasionnellement, une première marquante.

La Wallonie reste en retrait, mais la tendance est également positive : 6 % des travailleurs se rendent désormais à vélo au travail, un record.

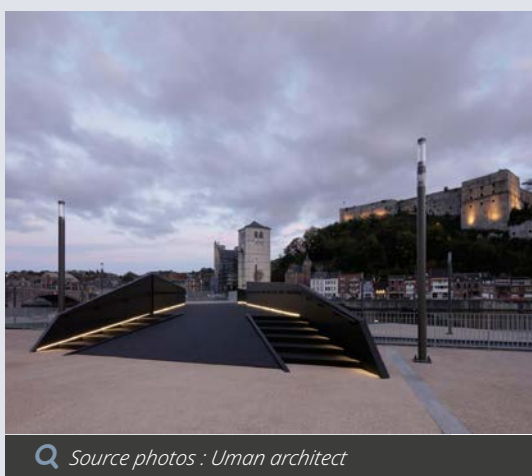
Malgré cette évolution, la voiture reste largement dominante, même si son usage recule légèrement. Par ailleurs, les pratiques deviennent de plus en plus hybrides, avec une combinaison croissante des modes (vélo, voiture, transports en commun).

Lien vers l'article : www.acerta.be/fr/dans-la-presse/voor-het-eerst-pendelt-meer-dan-de-helft-van-de-vlamingen-met-de-fiets-naar-het-werk



D'ICI ET D'AILLEURS

Daphné Deville - ICEDD



Source photos : Uman architect

L'Esplanade Batta à Huy récompensée au Grand Prix d'Architecture de Wallonie

L'Esplanade Batta à Huy a récemment été récompensée lors du Grand Prix d'Architecture de Wallonie 2025, saluant la qualité de cet aménagement urbain.

Ce projet a transformé un ancien espace dédié au stationnement en une esplanade publique polyvalente, végétalisée et tournée vers les mobilités douces. Le jury a notamment souligné la cohérence de l'aménagement et sa capacité à replacer l'espace public et la qualité de vie au cœur du projet.

🔗 *En savoir plus :* www.huy.be/actualites/esplanade-batta-a-huy-recompensee-au-grand-prix

La transformation des rues commerçantes de centre-ville

ENQUÊTE AUPRÈS DE LA CLIENTÈLE DE 4 VILLES FRANCILIENNES



Commerces et mobilité en Île-de-France

Une enquête menée par le collectif Vélo Île-de-France, dans plusieurs villes de moyenne couronne francilienne (Chelles, Ermont, Antony et Rosny), met en évidence les liens entre mobilité et fréquentation des commerces de centre-ville. Selon cette enquête, dans ces villes, la majorité des clients se rendent dans les commerces du centre-ville à pied, tandis que la voiture ne représente qu'une part minoritaire des déplacements.

L'enquête souligne ainsi que la part de l'automobile est souvent surestimée dans les discours sur l'attractivité commerciale.

Ce document peut servir de source d'inspiration pour les communes qui souhaitent réaliser un enquête de ce type. En effet, les questionnaires utilisés sont consultables.

🔗 *En savoir plus :* velo-iledefrance.fr/2026/01/19/enquete-commerces-mobilite/



🔍 *Source photo :* commune de Neufchâteau

Une rue scolaire à Neufchâteau

Suite à un test de rue scolaire mené en juin 2025, la commune de Neufchâteau a décidé de pérenniser la mesure dès la rentrée scolaire 2025. Celle-ci a permis d'améliorer la sécurité des élèves, tout en rendant le trafic plus fluide dans le centre-ville aux heures de pointe.

Deux zones de type « Kiss and Ride » ont également été aménagées le matin afin de faciliter l'organisation des déplacements vers l'école malgré la fermeture temporaire de la rue. Ces dispositifs viennent compléter l'offre de stationnement existante à proximité, garantissant une accessibilité piétonne aisée vers l'établissement scolaire.

🔗 *En savoir plus :* www.neufchateau.be/actualites/une-rue-scolaire-pour-la-securite-des-etudiants



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

Pour les aspects graphiques : Studio Piet

Ont contribué à la rédaction de ce CeMaphore :

Pierre Arnold, Frédéric Baelen, Loïc Calicis, Martin Duflou, Benoît Dupriez, Sophie Lambert, Céline

Lucas et Noël Renson, pour le SPW MI – Julie Pire pour la commune de Walhain - Simon Collet pour

LETEC - Xavier Tackoen pour Espaces Mobilités

🔍 Photo de couverture : Espaces Mobilités