

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

Editorial – **Le réseau des Conseillers en Mobilité**, une impulsion renouvelée

Prospective – **L'autosolisme** en chiffres

Mobilité partagée – **Cambio : un acteur incontournable de la mobilité partagée** en Belgique

Voirie résiliente – **La rue Constantin Meunier à Leuven**, laboratoire d'expérimentation climatique et sociale

Mobilité scolaire – Comment **initier et accompagner un projet de pédibus** dans une école ?

Question de CeM – Comment **réaliser 1 plan « en 2 coups de cuillère à pot »** ?

Lu pour vous

D'ici et d'ailleurs





EDITORIAL

Le réseau des Conseillers en Mobilité, une impulsion renouvelée



Q « 25 ans du réseau CeM ». Source : ICEDD





Marie-Charlotte Alvarez et Sophie Lambert, coordinatrices du réseau CEM

Le réseau des Conseillers en Mobilité poursuit sa route avec une impulsion renouvelée. Lors de la dernière rencontre annuelle, les remerciements adressés à l'équipe sortante du réseau CeM ont mis en lumière l'investissement considérable de ces 25 dernières années. Aujourd'hui, la relève est bien assurée, une nouvelle dynamique est à l'œuvre. Elle est portée avec engagement par Sophie Lambert et Marie-Charlotte Alvarez, les deux coordinatrices actuelles du réseau CeM. Toutes deux sont désormais vos interlocutrices privilégiées pour faire vivre ce réseau, accessible à l'adresse bien connue : reseau-cem@spw.wallonie.be. Leur mission est de poursuivre l'animation, renforcer les échanges entre pairs, et organiser les formations proposées par le réseau

Ce nouveau numéro du CeMaphore reflète cette volonté d'ancrage dans les pratiques concrètes et d'ouverture aux enjeux actuels. Il s'ouvre sur un éclairage chiffré et prospectif autour de l'autosolisme, une problématique centrale pour la transition des mobilités. S'ensuit un focus opérationnel sur le pédibus, outil efficace pour sécuriser les trajets scolaires, illustré par l'expérience d'Ath. Le chapitre dédié à la mobilité partagée met en lumière le rôle-clé de Cambio et d'autres opérateurs, avec des retours d'expérience de communes wallonnes qui ont franchi le pas.

Dans la rubrique inspiration, la ville de Leuven est présentée comme un véritable laboratoire d'innovation climatique, sociale et technique : l'exemple de la rue Constantin Meunier montre comment une voirie locale devient un levier de résilience intégrée. Côté outils, le CeMaphore répond à une question fréquente : comment réaliser rapidement un plan clair et lisible sans logiciel spécialisé ? Deux solutions accessibles sont détaillées pour appuyer les CeM dans leurs démarches. Enfin, les rubriques « Lu pour vous » variées et « D'ici d'ailleurs » proposent des ressources inspirations variées.

Bonne lecture... et surtout, bon travail sur le terrain !

L'équipe CeM

Coconstruisons l'avenir de l'autopartage en Wallonie

Le 18 mars 2025, l'atelier « Coconstruisons l'avenir de l'autopartage en Wallonie » a réuni 80 participants à Namur, dans le cadre des « ateliers de la mobilité partagée » organisés depuis 2022. La journée a eu pour objectif de favoriser le dialogue entre les parties prenantes, explorer les enjeux et bénéfices de l'autopartage et identifier des actions concrètes pour soutenir son développement en Wallonie.

En savoir plus : [Coconstruire l'avenir de l'autopartage en Wallonie, SPW – MI](#)





PROSPECTIVE

L'autosolisme en chiffres

Le taux d'occupation des voitures est un indicateur important pour évaluer l'efficacité de l'utilisation des véhicules et leur impact environnemental. Sur base de nouvelles enquêtes sur les déplacements des wallons, la Direction des Etudes Stratégiques et de la Prospective du SPW Mobilité Infrastructures¹ a recueilli des informations qui proposent un éclairage inédit sur la question de l'autosolisme.

Dans le [CeMaphore 163](#) de septembre 2024, nous vous présentions l'enquête sur la mobilité des wallons réalisée par le SPW Mobilité Infrastructures au début du printemps 2024. L'objectif de cette enquête était de collecter des données récentes afin de mieux appréhender les habitudes de déplacement de la population wallonne. Depuis lors, une seconde vague d'enquête a été réalisée (en novembre 2024, de manière à s'affranchir d'un éventuel effet saisonnier). Celle-ci a permis d'enrichir et de compléter la première collecte.

Parmi les résultats de cette seconde vague, au-delà de la confirmation qu'elle est venue apporter en ce qui concerne l'estimation des parts modales, les motifs de déplacement ou encore les distances parcourues, il en est un qui mérite une attention particulière : la part de l'autosolisme et par extension, le taux d'occupation des voitures.

L'autosolisme, c'est quoi ?

L'autosolisme se définit comme le fait de se déplacer seul dans son véhicule, sans passager, pour accom-

plir des trajets quotidiens (travail, courses, loisirs, etc.). Cette pratique constitue un enjeu majeur parce qu'elle exerce une pression particulièrement forte tant sur l'environnement, en raison des émissions générées par les véhicules utilisés de manière individuelle, que sur la congestion. La vision FAST 2030 reconnaît d'ailleurs explicitement cet enjeu, mentionnant que « compte tenu de l'importance de la part modale de la voiture, une augmentation du taux de remplissage des voitures est la mesure qui présente l'effet levier le plus intéressant. La réduction de la part de la voiture (...) s'effectuera prioritairement par des mesures visant à augmenter le nombre de personnes dans les voitures.

Mesurer la situation actuelle est donc une nécessité pour pouvoir évaluer à l'avenir le chemin parcouru.

Avant l'exploitation de l'enquête wallonne

Pour le moment, le taux d'occupation moyen est exclusivement estimé à partir des statistiques « accidentologie » collectées par la police, consolidées par Statbel et mises à disposition par l'Agence Wallonne pour la Sécurité Routière (AWSR). Cette méthode propose des chiffres qui sont probablement sous-estimés car les forces de l'ordre ne sont pas tenues, lors du remplissage du formulaire destiné aux statistiques, d'enregistrer la présence et les informations relatives aux passagers indemnes.

Cela étant, l'intérêt principal de ces données réside dans la prise en compte des variations temporelles et dans une continuité méthodologique dans la collecte des informations. Une série chronologique de 2005 à 2023 a ainsi pu être complètement reconstruite. Son analyse révèle notamment que le taux moyen d'occupation des voitures est en diminution constante depuis de nombreuses années, passant de 1,39 occupants en 2005 à 1,33 en 2023.

¹ La Direction des Études stratégiques et de la Prospective a pour mission principale de conseiller le Gouvernement wallon dans ses choix stratégiques et d'orienter l'action de l'administration wallonne dans la mise en œuvre de la vision et des stratégies déterminées par le Gouvernement (mise en œuvre de la vision FAST 2030).

NOV-24	SE RENDRE AU TRAVAIL	AUTRES MOTIFS	EN AGGLOMÉRATION	EN PÉRI-PHÉRIE	EN ZONE RURALE	40KM ET PLUS	DE 10 À MOINS DE 40KM	MOINS DE 10KM
Nombre moyen d'occupants pondéré en fonction des distances parcourues	1,16	1,93	1,76	1,71	1,73	1,80	1,74	1,72
Part des déplacements réalisés seul	84%	50%	56%	55%	56%	50%	57%	56%

Source : SPW – MI

Une information plus précise sur ces tendances se retrouve dans le Tableau de Bord de la Mobilité 2024 (Tableau de bord de la mobilité) dont il était question dans le CeMaphore 164 de février dernier.

Avec l’éclairage de l’enquête wallonne

Lors des deux vagues d’enquêtes réalisées par le SPW – MI, les personnes ont notamment été interrogées sur le nombre d’occupants dans les véhicules lors de leurs déplacements en voiture, que ce soit en tant que conducteur ou en tant que passager.

Comme escompté, les estimations du taux d’occupation qui en découlent sont singulièrement plus élevées que celles évoquées précédemment. Elles le sont d’autant plus que, en raison du protocole d’enquête, les personnes interrogées ont probablement tendance à déclarer des pratiques (un peu) plus vertueuses.

À ce stade, il est donc difficile d’identifier la méthode d’estimation la plus robuste ; la « vérité » étant sans doute quelque part « entre les deux ».

Quoi qu’il en soit, les chiffres qui découlent de l’enquête ne permettront pas de remonter le temps et une série chronologique ne pourra malheureusement jamais être recomposée.

Cela étant, le gros avantage de cette nouvelle estimation est de permettre la distinction de la pratique de l’autosolisme en fonction de différents facteurs tels que les motifs de déplacement, les lieux de vie, les distances parcourues, etc.

Par exemple, il apparaît que **84% des déplacements effectués en voiture pour se rendre au travail se font seul** (le taux d’occupation tombant à 1,16). C’est nettement plus que les 50% estimés dans le cas des autres motifs.

	MARS-24	NOV-24
Nombre moyen d'occupants pondéré en fonction des distances parcourues	1,77	1,76
Part des déplacements réalisés seul	55%	56%

Il apparaît également que le lieu de vie a peu (voire pas) d’incidence sur le taux d’occupation et l’autosolisme.

Par contre, les distances de déplacement ont un effet significatif, bien que limité. De manière générale, les personnes interrogées sont plus susceptibles de se déplacer à plusieurs lorsque les trajets s’allongent.

À l’avenir, des distinctions supplémentaires, telles que le profil des conducteurs, pourraient également être identifiées pour enrichir la caractérisation des autosolistes wallons. Cela permettrait non seulement de mieux suivre l’évolution de cette pratique, mais aussi de cibler plus efficacement les actions à entreprendre notamment en matière de covoiturage

En savoir plus : SPW – Direction des Études stratégiques et de la Prospective
Covoiturage
Mobi Sud-Lux : Partagez vos trajets en sécurité en Belgique

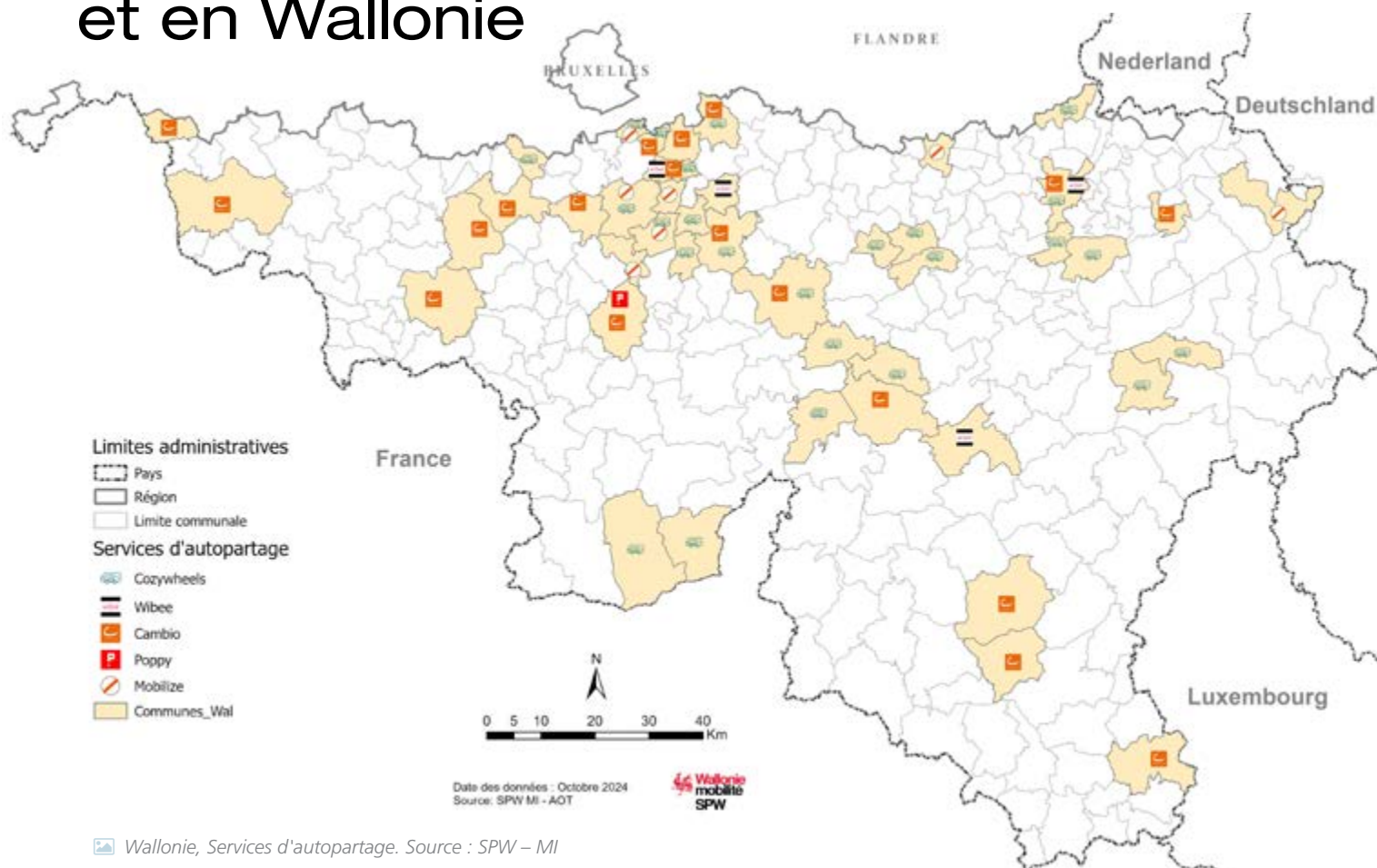


AdobeStock



MOBILITÉ PARTAGÉE

Cambio : un acteur incontournable de la mobilité partagée en Belgique et en Wallonie



Wallonie, Services d'autopartage. Source : SPW – MI

Face aux enjeux environnementaux et économiques actuels, la mobilité partagée s'impose comme une alternative souhaitable à la voiture individuelle. Si les services d'autopartage sont déployés par des opérateurs privés, plusieurs communes en Wallonie soutiennent financièrement le lancement de ces services pour encourager leur déploiement, permettant ainsi de réduire la congestion routière sur leur territoire mais aussi l'occupation de l'espace public par des voitures en stationnement, et globalement les émissions polluantes. Venant en complémentarité aux offres de transport public et aux modes actifs, les

services d'autopartage permettent aux citoyens wallons de se passer de la possession d'une voiture (ou deuxième voiture) et réduire fortement les coûts liés.

Pour rappel, l'autopartage fonctionne sur un principe simple : les utilisateurs peuvent réserver une voiture pour une durée précise, payant uniquement en fonction du temps d'utilisation et du nombre de kilomètres parcourus. Cambio ressort du 'système en boucle' : il s'agit d'autopartage avec des véhicules de flotte, la forme la plus connue et la plus courante d'autopartage pour tout public, c'est la société qui met ici à la disposition de ses membres une flotte de véhicules en partage.

En Belgique, la société Cambio s'est imposée comme l'un des principaux acteurs de l'autopartage. En 2024, Cambio a renforcé sa présence avec 2 970 véhicules dans 147 villes et communes, couvrant toujours plus de localités notamment Braine-le-Comte, Grez-Doiceau et Ciney. Aujourd'hui, 60 % des utilisateurs ont une station à moins de 500 m de chez eux, et 80 % ont choisi de ne plus posséder de voiture personnelle, utilisant Cambio comme leur véhicule principal pour les trajets quotidiens et les escapades du week-end. Avec plus de 1,1 million de trajets réalisés en 2024, Une voiture partagée permet, selon une étude menée par Cambio, de remplacer jusqu'à 13 voitures privées, contribuant ainsi à décongestionner les rues et améliorer la qualité de vie de l'espace public.

Le rôle de la commune et son financement

La commune et Cambio signent une convention déterminant notamment le financement et le lieu où sera situé la ou les stations et le nombre de véhicules.

La mise à disposition d'un véhicule par un opérateur comme Cambio peut varier entre 250 et 800 € mois (en fonction du type de véhicule, de la durée du contrat, du taux d'utilisation...). Ce coût pour la collectivité peut par exemple être en partie valorisé par des heures d'utilisation à disposition de l'administration.

Cependant, un système de cashback peut être mis en place permettant de diminuer les frais pour la collectivité : plus la voiture roule, plus l'apport financier demandé à la collectivité diminue. Si le seuil de rentabilité du véhicule est atteint, plus aucun apport financier n'est demandé par la société privée.

Il revient à la commune de communiquer et sensibiliser ses citoyens en promouvant l'utilisation de cette nouvelle offre de mobilité pour attirer des utilisateurs.

Grez-Doiceau s'engage pour une mobilité partagée

En 2024, Grez-Doiceau a rejoint le réseau des voitures Cambio, devenant ainsi la 20e commune wallonne à proposer ce service. Deux stations ont été installées, l'une sur la placette de Gastuche et l'autre sur la place Ernest Dubois.

Les autorités communales espèrent que cette initiative rencontrera un franc succès et permettra d'étendre le service à d'autres villages.

L'exemple de Ciney : un projet viable

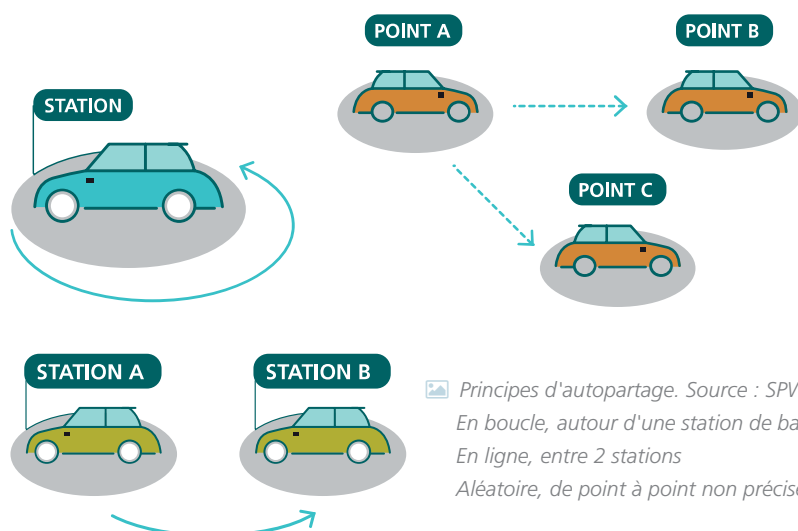
L'expérience de la Ville de Ciney démontre la viabilité économique de l'autopartage pour la commune. Lors de son lancement en 2011, la commune s'était fixé un objectif de 20 abonnés pour assurer la rentabilité du service dès la première année. Ce seuil a été rapidement atteint, permettant à la commune d'arrêter son soutien financier après moins de deux ans. Depuis, la demande n'a cessé de croître, favorisant l'ajout de nouveaux véhicules au parc existant avec désormais 3 stations et 6 voitures Cambio dans la commune dont une nouvelle depuis mars 2025.

Un modèle en pleine expansion

Les exemples de Grez-Doiceau et de Ciney illustrent l'intérêt croissant des communes pour la mobilité partagée, et la pertinence de cette alternative également pour les territoires peu denses.

Les effets de l'autopartage sur la réduction du trafic ont également été démontrés dans diverses études¹ dont les résultats confirment que l'autopartage joue un rôle clé dans la transition vers une mobilité plus durable et une meilleure utilisation de l'espace public.

¹ Voir encart. Selon une étude menée en Suisse sur le service Mobility, un véhicule Mobility remplace en moyenne 17,7 voitures privées, ce qui permet de libérer d'importantes surfaces de stationnement et de réduire considérablement le volume du trafic motorisé. Dans certaines grandes villes suisses comme Bâle, Zurich et Genève, ce chiffre atteint même plus de 20 voitures remplacées par véhicule partagé.



Principes d'autopartage. Source : SPW – MI
En boucle, autour d'une station de base
En ligne, entre 2 stations
Aléatoire, de point à point non précisés

La mobilité partagée, c'est quoi déjà ?

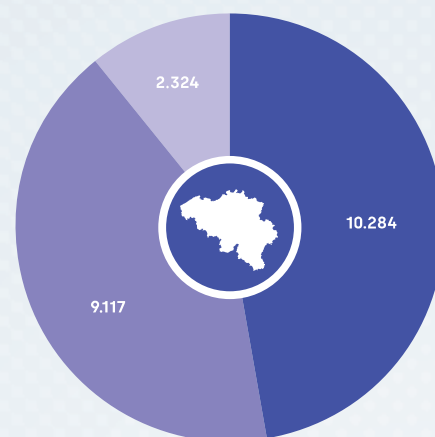
Se déplacer grâce à la mobilité partagée consiste à utiliser des moyens de transport partagés par plusieurs personnes. On distingue deux types de mobilité partagée :

- **Le partage de véhicule** : plusieurs personnes utilisent le même véhicule à des moments différents. Les véhicules peuvent être ramenés à un point bien précis (station-based) ou garés sans station d'attache (free-floating).
- **Le partage de trajet** : plusieurs personnes utilisent le même véhicule au même moment. Ce type de mobilité partagée peut être informel ou mis en place par une plateforme en ligne (taxi, co-voiturage organisé, etc.).

Le concept de mobilité partagée remet en cause la façon d'aborder la possession individuelle et le partage d'un bien. Il fait également partie intégrante du concept de « *Mobility as a Service* » (MaaS), qui décrit le transfert d'une mobilité basée sur la possession de modes de transport, vers une mobilité basée sur l'utilisation de services de mobilité.

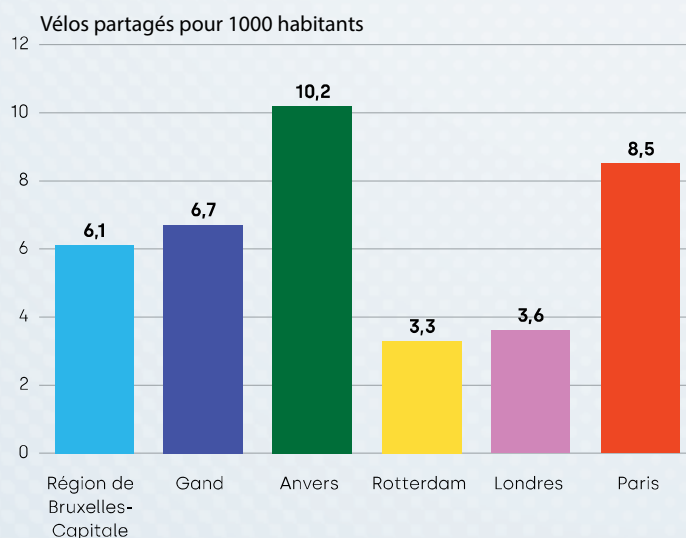
 Source : SPF – Mobilité et Transports

 Back-to-one
 Back-to-many sans station fixe
 Back-to-many à stations fixes



 Nombre de vélos partagés en Belgique par type de vélos partagés. Source : Way To Go

 Nombre de vélos partagés pour 1 000 habitants en Région bruxelloise et dans cinq autres villes européennes. Source : Way To Go



La mobilité partagée en Belgique en 2024

Nous le voyons avec Cambio, l'autopartage occupe une place de plus en plus importante dans la mobilité quotidienne et constitue souvent l'étape finale pour ceux qui souhaitent se séparer de leur véhicule personnel. La plateforme Way to Go, anciennement Autodelen.net, propose des outils pour les Belges désireux de se lancer. Way to Go a récemment publié son premier rapport sur la mobilité partagée en Belgique. Depuis plusieurs années, Way to Go analyse les données sur l'autopartage, et cette année, elle présente une vue d'ensemble des différentes formes de mobilité partagée (à l'exception du covoiturage) pour 2024.

Les chiffres clés de l'année 2024

- Près de 50 000 véhicules (dont 21 721 vélos, 18 764 trottinettes et 8 976 voitures)
- 24 millions de trajets ont été réalisés en trottinettes et vélos partagés
- La Flandre décroche la première place pour l'utilisation des vélos partagés (77 % des trajets), tandis que Bruxelles est première pour les trajets en trottinettes (64 % des trajets)
- Plus de 2 millions d'utilisateurs actifs
- 22 % d'autopartageurs en plus que l'année dernière
- 30 opérateurs sont actuellement actifs en Belgique

Dans les analyses des chiffres, il est important de souligner qu'une hausse de l'offre entraîne une hausse des utilisations.

Vélos et trottinettes partagés

En 2024, 47 % des vélos partagés sont des vélos « back-to-many » à stations fixes, 42 % sont des vélos « back-to-many » sans station fixe et 11 % sont des vélos « back-to-one ». On retrouve 64 % des vélos partagés en Flandre, 35 % à Bruxelles et 1 % en Wallonie. Pour les trottinettes, 52 % sont présentes à Bruxelles, 36 % en Flandre et 12 % en Wallonie.

En Belgique, le nombre de vélos et de trottinettes partagés pour 1 000 habitants est de 1,9 vélo et 1,6 trottinette par 1 000 habitants. La Région bruxelloise affiche la plus forte densité, avec 6,1 suivie par la Flandre avec 2 et la Wallonie avec seulement 0,1 vélos partagés pour 1 000 habitants. En comparaison avec d'autres grandes villes européennes, Bruxelles surpasse Rotterdam et Londres, et se rapproche de Gand. Paris et Anvers font toutefois encore mieux que Bruxelles.

Voitures partagées

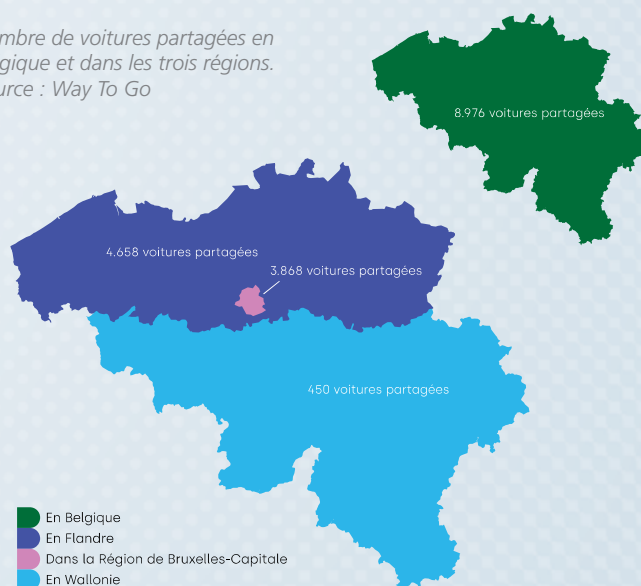
En 2024, on dénombre près de 9 000 voitures partagées, avec une forte croissance dans le système de voitures partagées en boucle, qui a connu une augmentation de 20 % entre 2023 et 2024.

En cinq ans, la flotte de voitures partagées en boucle a plus que doublé, celle des voitures partagées entre particuliers a augmenté de 13 %, tandis que le nombre de voitures partagées en libre-service a plus que quintuplé.

La Wallonie compte 5 % de l'offre belge en voiture partagée. En 2024, 124 nouvelles voitures partagées ont été ajoutées en cinq ans, soit une hausse de 38 %. Parmi ces véhicules, 2/3 sont des voitures partagées en boucle (exemple : Cambio, Batt Mobility...) et 1/3 entre particuliers (exemple : Cozywheels et Dégage !).

 Pour en savoir plus : [La mobilité partagée en Belgique – Rapport 2024 – Way To Go](#)

 Nombre de voitures partagées en Belgique et dans les trois régions.
Source : Way To Go





La rue **Constantin Meunier** à **Leuven**, laboratoire d'expérimentation climatique et sociale



« Avec les habitants, nous voulons désimperméabiliser et végétaliser la rue Constantin Meunier. De cette façon, nous protégeons au mieux le quartier contre les conséquences du changement climatique et nous transformons la rue centrale du « Nieuw Kwartier » en un lieu agréable pour les habitants et la nature », peut-on lire sur la page « Ville durable » du site de Leuven. Ce message traduit l'ambition d'une voirie résiliente, à la croisée de l'adaptation climatique, de la requalification des espaces publics et de la participation citoyenne.

En 2024, lors d'une visite de formation à Leuven, les managers vélo ont pu apprécier les avancées concrètes en matière de cyclabilité. La rue Constantin Meunier a particulièrement retenu leur attention : des aménagements temporaires, tels que des bacs végétalisés, du mobilier urbain réutilisé et des marquages au sol, y redessinent l'espace public. Cette transformation progressive s'inscrit dans le projet européen JUSTNature, coordonné à la Ville de Leuven par Nele Janssen.

Une approche par petits pas, co-construite et transversale

L'initiative démarre en 2021, avec une volonté claire : démontrer qu'agir sur une rue peut devenir le levier d'une transition systémique à l'échelle du quartier. En septembre 2022, le Conseil Communal approuve la définition du projet avec les ambitions et un concepteur est désigné. Rapidement, un processus participatif est lancé, permettant aux habitants d'exprimer rêves et craintes.

Les « ateliers Meunier » de mars 2023 marquent une étape clé : les résidents conçoivent, avec les architectes, des prototypes d'aménagements à partir de matériaux disponibles dans les dépôts communaux, dans un souci de circularité. Les éléments végétaux sont pensés pour être déplaçables en configuration définitive.

Une première phase de test voit le jour en septembre 2023, avec un tronçon mis en sens unique et un nouvel agencement de l'espace. Une évaluation est menée à l'échelle du quartier (enquête), elle est complétée de contacts en porte-à-porte dans la rue concernée, ceci pour permettre d'intégrer une grande variété de retours (autrement dit, de capter les retours plus largement que ceux issus des habitants mécontents qui se manifestent eux très spontanément). En mai 2024, trois nouveaux tronçons sont aménagés, avec une intervention plus légère et toujours dans la logique de test. L'ajustement en continu prépare le projet définitif, dont la mise en œuvre est prévue en cette fin d'année en 2025.

Une gouvernance innovante et multiservices

La spécificité du projet réside dans sa gouvernance transversale : services de la mobilité, du patrimoine, des travaux publics, des espaces verts, de l'assainissement, de la participation, et du développement durable coopèrent avec le bureau d'architectes, les acteurs politiques et les habitants. Le soutien du programme européen JUSTNature a permis de financer la cheffe de projet, les dispositifs de mesure (station météo, caméras Telraam), les ateliers participatifs et les installations temporaires.

À propos...

« La Ville de Leuven a choisi une rue dans laquelle, entre situation existante et situation projetée, il y avait moyen de faire une grande différence »

Source : Nele Janssen



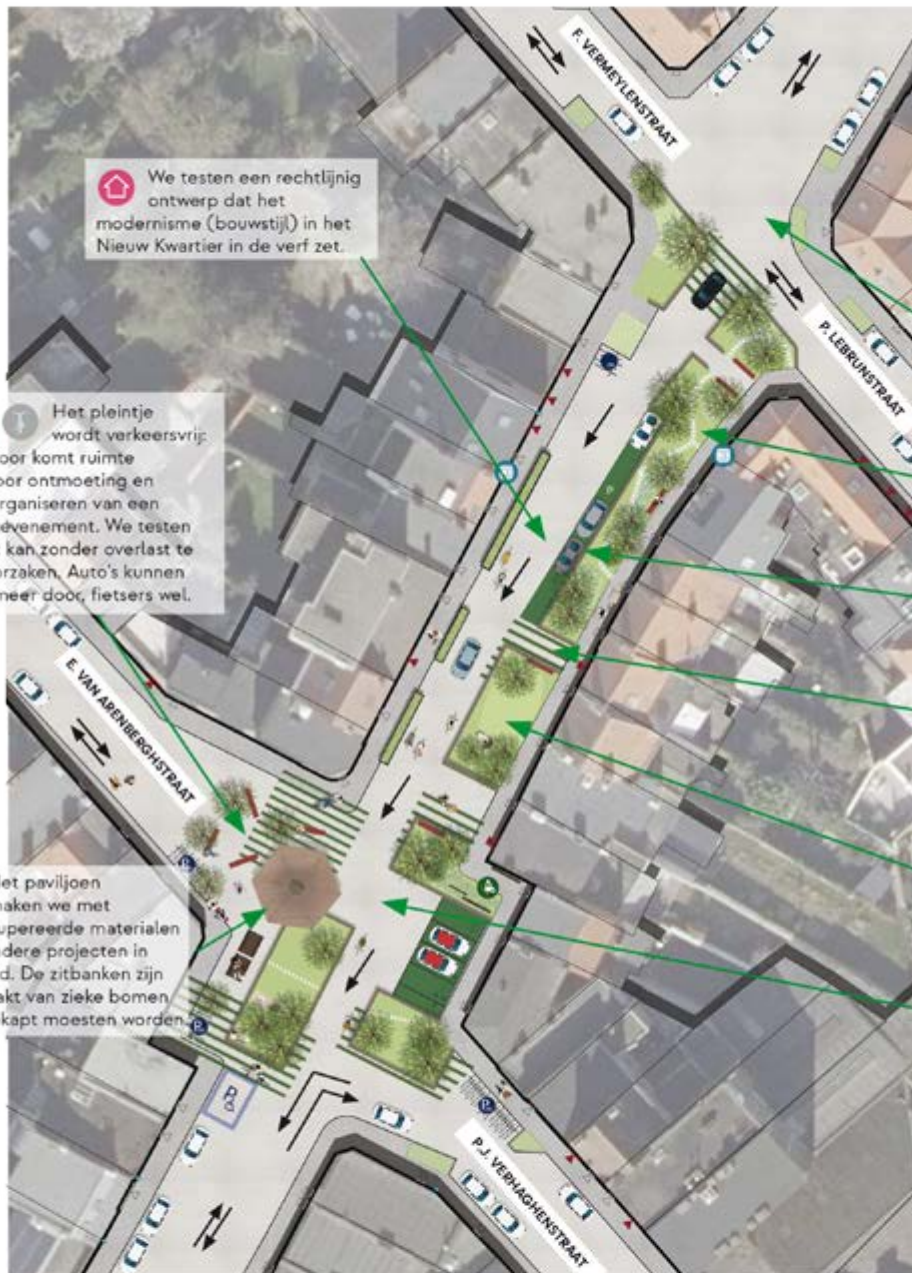
La mobilité comme levier, pas comme seul enjeu

Dans ce projet, la mobilité est une composante essentielle d'un projet beaucoup plus vaste. Le service Mobilité est un acteur parmi d'autres autour de la table, aux côtés des services des travaux publics, espaces verts, participation, ainsi que des techniciens et ingénieurs. Ce projet pilote se distingue également par sa gouvernance innovante, où les services internes coopèrent avec des partenaires extérieurs : élus, bureau d'architectes, résidents, et partenaires européens du programme JUSTNature.

Sur le volet purement mobilité, plusieurs objectifs ont été définis en amont de la concertation citoyenne :

- La dégradation des revêtements, l'inconfort des trottoirs abîmés et l'obsolescence de l'égouttage rendaient nécessaire une rénovation globale. Située au cœur du « Nieuw Kwartier », la rue constitue un axe local structurant et un itinéraire cyclable important selon le Plan Communal de Mobilité. Avec 76% de l'espace public auparavant dévolu à la voiture, et à peine quelques pourcents à la végétation, la commune a souhaité rééquilibrer les usages au profit des modes actifs et de la qualité de séjour du quartier ;
- La capacité de stationnement a été déterminée par la commune sur base d'une analyse préalable de l'offre et de la demande grâce à des comptages d'occupation à l'échelle du quartier ;
- Consciente du caractère sensible de ces enjeux, la ville a prévu l'installation de capteurs Telraam en phase de test afin d'objectiver les discussions sur la mobilité et de sortir du registre purement émotionnel.

ONTWERP PROEFOPSTELLING



Ontwerp proefopstelling Constantin Meunierstraat



Toekomstbeeld: zicht vanaf kruispunt met Frans Vermeylenstraat en Paul Lebrunstraat op de Constantin Meunierstraat



Toekomstbeeld: zicht op het kruispunt met Emile Van Arenberghstraat en P.J. Verhaghenstraat

Ambities heraanleg

- Ruimte delen, niet opdelen
- Groene verbinding
- Toekomst en verleden
- Circulair
- Klimaatstraat
- Leven en beleven

Met groenvakken remmen we fietsers en auto's af. Van overal in de straat maar ook vanop het Hoornplein zie je het groen.

Toegankelijke groenzones bieden ruimte voor ontspanning en ontmoeting.

De afboordingen zijn restmaterialen van andere projecten in de stad.

De inrit naar de garage is ook een ruimte om te spelen en een praatje te maken.

Er komen grote, groene en biodiverse plantvakken doorheen de hele straat. Regenwater kan hierin insijpelen. Er komen ook insectenhôtels.

Een asverschuiving ter hoogte van het pleintje zorgt ervoor dat fietsers en auto's vertragen.



Meunierstraat, configuration de profil. Source : leuven.be

Une résilience intégrée : sol, eau, chaleur

Le projet de réaménagement inclut la reconstruction du réseau d'égouttage, aujourd'hui obsolète. Le nouveau dispositif prévoira une déconnexion des eaux pluviales, rendant possible leur infiltration locale. Une mesure nécessaire face au double enjeu d'inondation et de recharge de la nappe phréatique, exacerbé par l'imperméabilisation massive de l'espace public.

Dans le cadre du projet « Pilot Cities », la rue est également identifiée pour accueillir un réseau de chaleur local, qui desservira à terme 300 logements. Cet autre projet pilote est toujours en phase d'investigation.

Un exemple transposable ?

Ce savant mélange entre végétalisation, espaces dédiés à la qualité de séjour et aux besoins des différents modes est plutôt inspirant. Le chemin participatif du projet et sa gouvernance illustrent aussi comment une rénovation de voirie peut devenir un support d'innovation environnementale, sociale et technique. Sa valeur réside autant dans la qualité des résultats que dans le processus. Regarder de plus près cette initiative met aussi en évidence que, viser un tel niveau d'ambition, nécessite d'allouer soigneusement des ressources conséquentes.

Des outils pratiques pour s'en inspirer ? N'hésitez pas à consulter, la Cémathèque n°52, la Sécurithèque ou encore la plateforme communale de la Ville de Leuven liée à la participation.

 Source : Entretien avec Nele Janssen, coordinatrice JUSTNature, 2024



 Leuven Meunierstraat, ontwerp workshop. Source : leuven2030.be

 Pour en savoir plus :

Une idée pour ton quartier ? la page communale dédiée à l'implication des citoyens

Aménagements de la rue Constantin Meunierstraat | Groene warmte en vergroening voor de C. Meunierstraat –Doorbraakprojecten

Bewoners werken mee aan een groene buurt in de C. Meunierstraat – Leuven 2030

Het Nieuw Kwartier combineert groene warmte, ontharding én duurzame mobiliteit – Leuven 2030



MOBILITÉ SCOLAIRE

Comment initier et accompagner un projet de pédibus dans une école ?

Le printemps est enfin là, accompagné du retour des journées ensoleillées. Quelle meilleure période pour lancer un projet de pédibus ? Comment mobiliser tous les acteurs concernés — parents, enfants, écoles, associations de parents, communes, CeM — pour se lancer ensemble dans cette aventure ? Quelles sont les étapes à suivre pour réussir ce projet ?

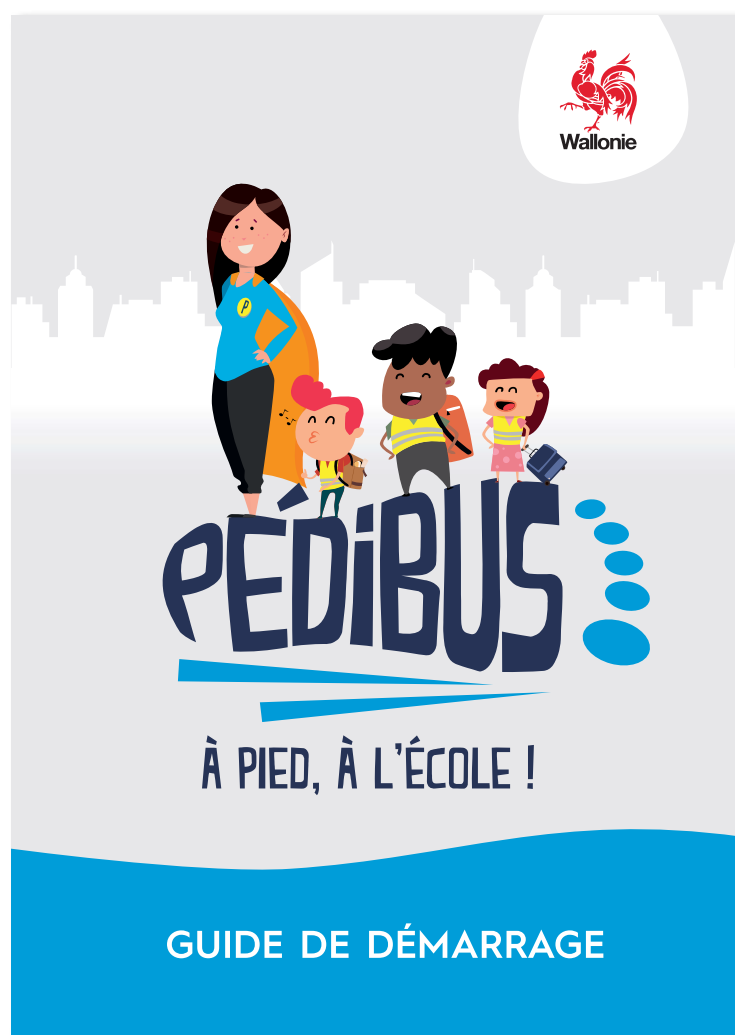
Pour le compte du SPWMI, les asbl Empreintes et Tous à pied ont conçu des outils pour faciliter la mise en place d'un pédibus. Il est aussi possible de solliciter la Cellule Éducation à la Mobilité et Sécurité Routière (EMSR) pour bénéficier d'un accompagnement complémentaire. Nous vous proposons un petit tour de la question.

Un pédibus, c'est quoi ?

Le pédibus fonctionne sur le même principe que le bus, mais à pied. Il s'agit d'un groupe d'enfants se rendant à l'école à pied, accompagné d'un adulte. À l'instar d'un bus, le pédibus suit un itinéraire précis avec plusieurs points d'arrêt et un horaire établi. L'itinéraire ne dépasse généralement pas 15 à 20 minutes de marche, soit environ 1 km au maximum. L'adulte accompagnant peut être un parent, un enseignant, un membre du personnel communal, ou toute autre personne désignée.

Quels sont les avantages ?

Le pédibus présente de nombreux avantages. Il permet aux enfants vivant à proximité de l'école de se rendre à pied à l'école en toute autonomie, tout en apprenant les règles de sécurité routière et en faisant de nouvelles rencontres. Pour les parents, il réduit la nécessité de faire des trajets quotidiens à pied ou en voiture, et leur offre la possibilité de participer activement au projet en devenant accompagnateurs. Les parents peuvent ainsi conduire les enfants seulement quelques fois par semaine. De plus, l'école et ses environs bénéficient d'une réduction du trafic et d'une amélioration de la qualité de l'air.



Comment se lancer dans un projet de pédibus ?

Un guide de démarrage aide concrètement à la mise en place de pédibus. Il présente les 7 étapes essentielles, depuis l'identification et l'information des acteurs (étape 1) jusqu'à l'évaluation et la pérennisation du projet (étape 7). Il détaille les objectifs de chaque étape, les actions à mener, des conseils pratiques, ainsi que les outils nécessaires pour réussir.

En complément de ce guide, pour obtenir davantage de conseils ou d'informations, il est possible de contacter la **Cellule Éducation à la Mobilité et Sécurité Routière (EMSR)**, un service du SPWMI qui propose des animations et des formations destinées aux écoles wallonnes.

Le 11 décembre dernier, Tous à pied a organisé une table ronde dédiée au pédibus. Cette journée a été l'occasion de rencontrer et d'échanger sur les outils et les bonnes pratiques : la mise en place d'un pédibus, retour sur des exemples concrets (expérience de Malonnes et Pont-à-Celles), le rôle des communes, ou encore les stratégies de communication autour du projet. L'événement a réuni autour de la table des échevins de l'enseignement, des CeM, ainsi que des coordinateurs de plans climat. À la suite de cette table ronde, une carte mentale a été élaborée, identifiant les leviers à mettre en place, les acteurs à impliquer, les stratégies de communication, ainsi que la ligne du pédibus à créer



Pédibus, carte mentale. Source : tousapied.be

📁 Cas concret : exemple de l'école d'Isières à Ath

L'expérience de Ath met en évidence le rôle clé qu'un Conseiller en Mobilité peut jouer dans ce type d'initiative. En effet, la CeM de Ath se charge de relayer les propositions de formations et d'événements comme la Semaine de la Mobilité auprès des citoyens. Dans ce cadre, la formation EMSR a été diffusée auprès des enseignants et éducateurs des écoles. C'est ainsi qu'un enseignant de l'école communale d'Isières L'Hirondelle a suivi cette formation et a eu l'idée de mettre en place un pédibus au sein de son établissement.

Le rôle du CeM est ici essentiel : il soutient les écoles en relayant les formations et en écoutant les enseignants pour renforcer la sécurité routière. De plus, une fiche action du Plan Communal de Développement Rural a recensé plusieurs initiatives à déployer dans chaque école de Ath, et la commune accompagne activement la mise en œuvre de ces actions.

L'école communale d'Isières à Ath faisait face à des problèmes de ralentissements et de bouchons devant l'établissement. Pour résoudre cette situation, une solution a été testée en juin 2024 : le lancement du pédibus, encadré par un référent EMSR. Deux trajets ont été définis, au départ de points de stationnement situés à 5 à 10 minutes à pied de l'école, des zones où il est facile de se garer. Ces espaces sont utilisés par les enseignants accompagnant le pédibus, ainsi que par les parents pour déposer et reprendre les enfants. Le départ du pédibus a lieu à 8h en direction de l'école, et le même trajet est emprunté en fin de journée pour retourner vers les points de délestage. Depuis mi-mars 2025, le pédibus a évolué, passant d'une fréquence hebdomadaire à deux fois par semaine (les mardis et jeudis) jusqu'à la fin de l'année scolaire.



À noter que les associations Tous à pied et Atingo rédigent en ce moment un Vademecum pour le compte du SPWMI « Comment créer réseau piéton ? », cette publication devrait être disponible en fin d'année

Une communication a été lancée, accompagnée d'un document explicatif, pour informer les élèves de la mise en place de l'initiative. Ce document inclut un plan indiquant la trajectoire du pédibus, les points d'arrêt et les horaires de départ et de retour. Les élèves souhaitant participer doivent s'inscrire, et les enseignants de chaque classe sont informés des élèves inscrits afin de faciliter l'organisation. Le résultat ? Grâce à cette initiative les abords de l'école ont été désengorgés pendant les heures de pointe, et les enfants découvrent et se promènent dans le village. Actuellement, environ 10 à 20 % des élèves utilisent ce système. Au printemps 2025, l'école relance la communication pour pérenniser cette pratique.

🔗 En savoir plus : [Ville d'Ath – Actualités](#)



🔗 Références : « Pédibus, à pied à l'école », Guide de démarrage
Exemples : [Chapelle-lez-Hairlemont](#), [Malonnes](#), [Pont-à-Celles](#)

Question de **CeM**

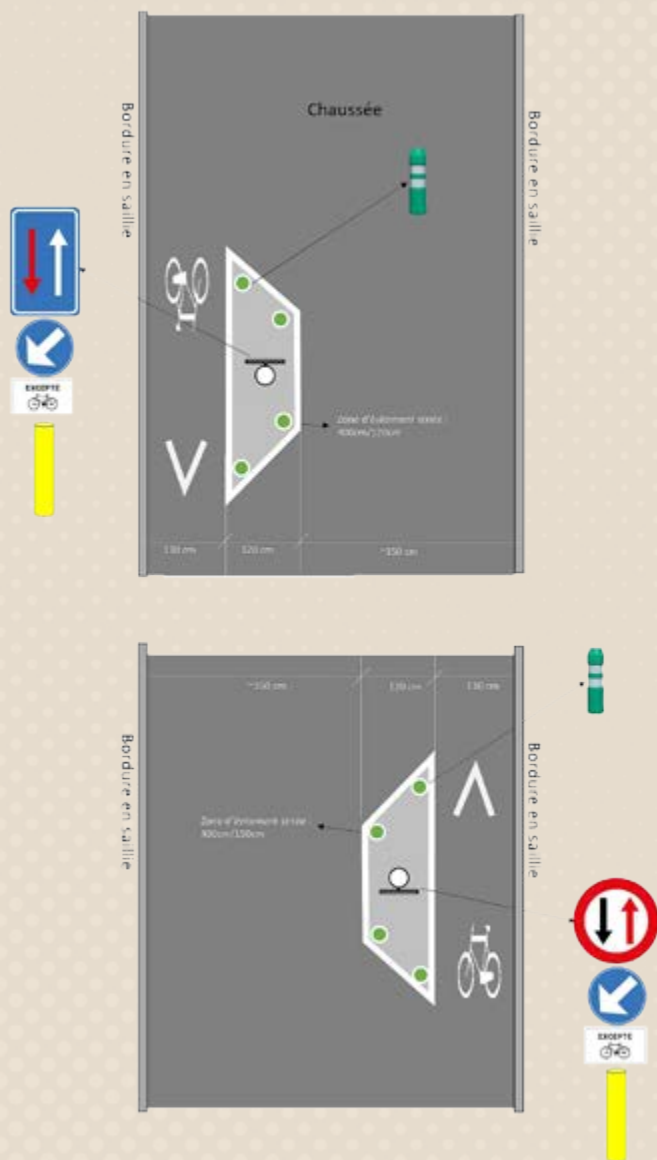


Comment **réaliser 1 plan** **« en 2 coups de cuillère à pot »** ?



Lorsqu'il s'agit d'intégrer des plans pour accompagner les règlements complémentaires de circulation routière, les Conseillers en Mobilité (CeM) doivent souvent produire des petits plans clairs et lisibles. La Conseillère en Mobilité de Chaumont-Gistoux nous demande si nous avons des trucs et ficelle à partager pour faire des plans simplifiés. Cela lui simplifierait la tâche d'introduction dans la plateforme qui gère les règlements complémentaires de circulation du Portail Mobilité Infrastructure du SPW.

Comment réaliser rapidement un plan clair et lisible avec des outils accessibles ? Deux solutions pratiques sont détaillées ici : l'utilisation de PowerPoint avec un fond de plan issu WalOnMap et de PhotoFiltre 7.



Ecaussinnes, Quai des Cimenteries. Source : Commune de Oupeye

Outil 1 : PowerPoint sur base d'un fond de plan de WalOnMap

PowerPoint, bien que principalement conçu pour les présentations, peut être un allié efficace pour réaliser des plans basiques, notamment en utilisant les fonds de carte disponibles sur le Géoportail de la Wallonie. C'est la méthode choisie par le CeM de Oupeye, qui, petit à petit s'est fait une bibliothèque de panneaux et formes usuelles, développant ainsi une agilité avec cet outil du quotidien.

Mode d'emploi

- **Accéder à WalOnMap** : Rendez-vous sur la plateforme <https://geoportail.wallonie.be/walonmap> et sélectionnez la zone souhaitée.
- **Activer les informations souhaitées** : Choisissez les informations utiles. Les limites cadastrales, le PICC et la photo aérienne sont souvent bien pratiques.

- **Capturer le fond de carte** : Effectuez une capture d'écran et importez-la dans PowerPoint.
- **Remise à l'échelle** : Ajoutez une échelle graphique cohérente pour respecter les proportions.
- **Ajout des aménagements** : Utilisez les formes de PowerPoint (ellipses, rectangles, flèches) pour schématiser les éléments de circulation (exemples : zones de stationnement, îlots directionnels, passages piétons).
- **Personnalisation et annotations** : Ajoutez des pictogrammes et des indications textuelles pour faciliter la lecture.
- **Exportation** : Enregistrez le plan sous format image (.PNG, .JPEG) ou PDF pour intégration dans vos dossiers.

Avantages

- Accessible à tous, sans besoin de formation particulière.
- Facilement modifiable et adapté aux besoins des communes.

Outil 2 : PhotoFiltre 7, une alternative gratuite

Cet outil nous est proposé par le CeM de la commune d'Ecaussinnes, qui nous partageait ceci : « lorsque je suis arrivé à la commune, je connaissais AutoCad, mais le coût de la licence a été dissuasif pour ma hiérarchie. Aussi, je me suis orienté vers cet outil gratuit et plutôt intuitif. »

PhotoFiltre 7 est un logiciel d'édition graphique permettant de réaliser des plans en s'appuyant sur des fonds de carte issus de Google Maps ou d'autres sources.

Mode d'emploi

- **Télécharger PhotoFiltre 7** : Disponible gratuitement (<https://www.photofiltre.com/>).
- **Importer un fond de carte** : Effectuez une capture d'écran de Google Maps (ou d'un autre service de cartographie comme WalOnMap évoqué ci-dessus) et ouvrez-la dans PhotoFiltre.
- **Ajout des éléments graphiques** : Utilisez les outils de dessin pour ajouter des formes et délimiter les zones. Intégrez des pictogrammes de signalisation (disponibles sur des banques d'images en ligne). Ajoutez des annotations pour préciser les aménagements.
- **Mise en forme et finalisation** : Jouez sur les couleurs et les contrastes pour améliorer la lisibilité. L'échelle ne se met pas automatiquement, comme avec l'outil présenté en premier point, il faut l'ajouter.

- **Exportation** : Enregistrez l'image au format souhaité

Avantages

- Logiciel léger et intuitif.
- Possibilité d'ajouter facilement des éléments visuels précis (ex. : panneaux de signalisation).
- Idéal pour les plans d'événements ou d'aménagements temporaires.

Inconvénient

- L'accès peut nécessiter de revoir les autorisations IT (dans certaines instances publiques, le système IT bloque l'accès)

En utilisant ces deux outils, les CeM peuvent réaliser rapidement des plans compréhensibles, adaptés aux besoins de leur commune. Ces solutions offrent un bon compromis entre accessibilité et qualité, sans mobiliser de ressources coûteuses.

🔗 Pour en savoir plus :

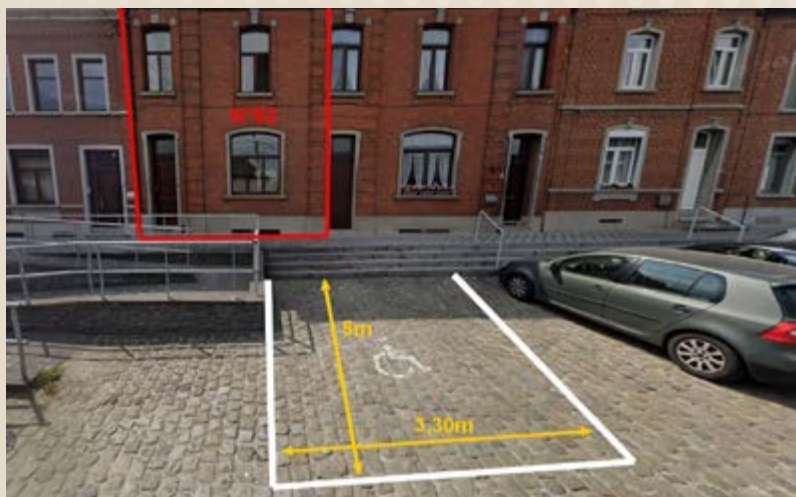
[WalOnMap](#)

[PhotoFiltre 7](#)

[Les signaux sont téléchargeables en vectoriels sur la séurothèque](#)

[Banque d'images de pictogrammes](#)

Nous vous rappelons aussi l'existence des capsules relatives à l'utilisation des outils graphiques disponibles pour tous en ligne, réalisées par le réseau CeM [La formation en atelier](#), les capsules 2 et 3 renseignent également PowerPoint pour les représentations graphiques.



🔗 Source : Google Maps retravaillé par la commune d'Ecaussinnes

LU/VU POUR VOUS



Census 2021 : les nouvelles données sont disponibles

Tous les 10 ans, Statbel organise un recensement de la population, offrant ainsi l'occasion de faire un point sur les évolutions de la société dans votre commune. Cinq thèmes principaux y sont traités : la population résidente, les ménages, le logement, le marché du travail et l'éducation. Dernièrement, les données sur les trajets domicile – lieu de travail de l'année 2021 ont été publiées.

En savoir plus : [Caractéristiques de l'emploi | Statbel](#)

Quelles nouveautés en matière de mobilité en 2025 – Le webinaire de AKT for Wallonia

La cellule mobilité d'AKT for Wallonia (ancienne Union Wallonne des Entreprises) a proposé un webinaire de 90 minutes en janvier. Il condense les nouveautés en termes de fiscalité de la mobilité (indemnité vélo, voiture de société, budget mobilité,...) ainsi que les autres changements légaux et tarifaires en mobilité (obligations en électromobilité, transport public,...). Ce webinaire est utile à toute personne désirant se mettre à jour avec les dernières actualités du domaine de la mobilité.

En savoir plus : [Webinaire « 90 minutes pour la mobilité » - Tout ce qui change en 2025](#)



1.1.4. Les défis et solutions en termes de mobilité, des documentaires sur ARTE

La mobilité est en pleine mutation, et la chaîne d'information ARTE propose une riche sélection de reportages pour explorer ses enjeux et ses innovations. Un exemple marquant est le portrait de Vytenis, ingénieur en Lituanie, qui transforme des moteurs diesel en moteurs électriques, contribuant ainsi à l'avenir des transports en Europe.

ARTE élargit la réflexion avec d'autres contenus comme la collection « Quelle mobilité pour demain ? », qui interroge l'avenir des transports et leur impact écologique ou encore l'émission « Les questions qui fâchent », qui s'intéresse aux choix entre transports individuels et collectifs.

En savoir plus : Mobilité individuelle ou collective ? Les questions qui fâchent ou Débat « Le panneau qui fâche » – vidéos sur ARTE



« FAIRE LA TAILLE », pour des territoires à hauteur d'enfant

L'ADEME (Agence de la transition écologique française) s'est adossée à l'équipe de l'agence Equal Saree (structure qui intervient sur l'architecture et le design urbain inclusifs) pour analyser l'impact des aménagements urbains pensés pour les enfants. Elle touche la qualité de vie de tous, et s'appuie sur 13 projets mis en place en France. Elle propose des pistes pour développer une ville plus résiliente et conviviale.

Grâce à des schémas clairs et une illustration graphique inspirante, la publication met en lumière une diversité d'interventions, détaille les démarches, points remarquables et retours d'expériences selon des critères divers. Utile aux élus, professionnels et gestionnaires de l'espace public, ce travail constitue une source d'inspiration pour imaginer des territoires plus inclusifs et adaptés aux enfants..

En savoir plus : Faire la taille : pour des Territoires à Hauteur d'Enfants | Centre Hubertine Auclert



D'ICI ET D'AILLEURS



Quartiers apaisés à Leuven, une nouvelle vidéo du SPWMI

Cette vidéo du réseau CeM met en évidence le travail sur les quartiers apaisés découvert lors d'une visite technique à Leuven. On sent ici comment les différentes politiques de mobilité concourent à l'apaisement de quartiers choisis, et la traduction opérationnelle de cet objectif dans la plan de circulation : le fait de concentrer l'« automobilité » sur certains axes du réseau routier pour la réduire dans certains quartiers. Cette vidéo permet de comprendre l'approche de la ville pour réaliser cet objectif en s'appuyant sur les suggestions d'habitants pour des petites mesures, en co-créant avec des acteurs clés et en mettant en place une stratégie à plus grande échelle.

 [Quartiers apaisés à Leuven](#)



À Ottignies-Louvain-la-Neuve, les rues racontent

Certaines rues ont des intitulés mystérieux pour qui n'y réside pas (parfois aussi pour qui y réside !). La Commission communale de Toponymie se penche sur les noms à donner aux nouvelles voiries (éventuellement les noms à remplacer), en privilégiant les toponymes locaux, en tenant compte de l'histoire de la Wallonie et de l'université, en veillant désormais à ce que les femmes soient bien représentées.

Depuis peu des QR Codes sont ajoutés aux plaques de rues qui doivent être (rem)placées, pour en expliquer l'intitulé. Le projet est destiné à sensibiliser le grand public, afin qu'il s'intéresse à l'histoire que nos rues racontent.

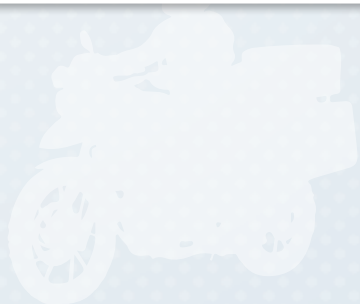
📶 *OLLN, Nos rues racontent*



Parking vélo sécurisé à la Cité Administrative de Liège

A Liège, deux stations permettent aux utilisateurs de stationner gratuitement et sans cadenas personnel. De manière tout à fait concrète, une barre métallique vient enserrer le cadre et la roue avant du vélo et permet le verrouillage de l'emplacement. En cas de tentative de vol (sectionnement de la barre en question par exemple), une alarme sonore s'enclenche. Le verrouillage / déverrouillage de chaque emplacement est simple et peut être réalisé de 2 façons : soit via l'application « [Bikeep](#) » à télécharger sur un smartphone, soit via... la [carte Mobib](#) qui révèle ici son plein potentiel !

📶 *Bikeep, stationnement sécurisé et gratuit pour vélos – [liege.be](#)*





 Editeur :

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

Mobilité et Infrastructures

Boulevard du Nord 8, 5000 Namur

<http://mobilite.wallonie.be>

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

Éditeur responsable : Ir Etienne WILLAME

ISSN : 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 : Pierre Arnorld pour le SPWMI, et Barbara Colfs, Daphné Deville, Julien Constant et
Emilien Thorin pour l'ICEDD

En relecture : Céline Lucas, Sophie Lambert, Bénédicte Vereecke et Christine Guérin pour le SPWMI et
les communes de Leuven, Ath, Oupeye, Ecaussinnes, Ciney et Chaumont-Gistoux, ainsi que la Direction
de l'école d'Isières

 Photo de couverture : Pedibus à Malmédy. Source : vedia.be