

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

Être contre la voiture.
Est-ce mal poser le problème ?

Le trottoir. À charge de qui finalement ?

Bientôt des **zones de basses émissions** sur le territoire wallon ?

WEL : des bus express pour les déplacements domicile-travail

Première rue scolaire wallonne. C'est à Nivelles

Semaine de la mobilité. En route pour l'édition 2019

Plan wallon Mobilité et Infrastructures 2019-2024 : des budgets et une méthodologie

La **cinquième enquête fédérale déplacements domicile-travail** livre ses résultats

D'ici et d'ailleurs

L'espace public à Bruxelles.
Tout un programme !

Question de CeM. Quelle **indemnité** pour des déplacements de **service à vélo** ?



CeMaphore n°147 ■ mai 2019



Wallonie



« Être contre la voiture ». Est-ce mal poser le problème ?

Où allons-nous ? Plus que jamais, nous avons conscience des changements de paradigmes qui vont modifier notre société. Toutefois, il est encore difficile de savoir précisément quand (bientôt mais...) et comment ? Des tendances apparaissent, s'amorcent. Mais elles sont d'abord le fait des grandes villes, villes denses et métropoles. Dans cette évolution, la question de la place de la voiture en ville prend tout son sens. « Je ne suis pas contre la voiture, je suis pour la ville¹ » dit Brent Toderian, urbaniste de Vancouver : une ville dont la qualité de vie n'est pas à démontrer et qui semble partie dans la bonne direction en matière de transition.

« La dépendance à la voiture : un signe de réussite ? de richesse ? ou une nécessité par manque de choix ? ». C'est en ces termes que Brent Toderian place la problématique de la place de la voiture en ville. Y répondre, c'est offrir des conditions de déplacement et une qualité de vie et des lieux qui rendront inutile l'usage d'un véhicule particulier. Plus on construit d'infrastructures pour voitures et plus leur nombre augmente. C'est prouvé. Mais cette théorie est aussi valable en matière de vélo. Plus on construit d'infrastructures cyclables (pertinentes et de qualité bien sûr) et plus le nombre de cyclistes augmente.

Partout dans le monde, planificateurs urbains et décideurs réfléchissent aux moyens pour les villes de créer plus d'espace à l'intention des piétons et de réduire les émissions de CO₂ du diesel. La recette date déjà... néanmoins la mise en œuvre tarde... Mais les villes qui mènent une politique volontariste, non pour chasser la voiture mais pour la rendre moins attractive que d'autres solutions de transport, parviennent à atteindre l'objectif. Mais quelle réussite !

¹ Cité dans un article de la revue « Espace public », juillet, août, septembre 2018, p.10.



Q Source : mobilite-mobiliteit.brussels

Du nord... au sud

Oslo prévoit d'investir massivement dans les transports en commun et de faire disparaître les voitures de son centre-ville d'ici six ans, et ce, avant l'entrée en vigueur d'une réglementation au niveau national. Elle remplacera 56 kilomètres de voiries jusqu'ici réservées aux voitures par des pistes cyclables. Madrid annonce que les voitures ne pourront plus accéder à 200 hectares de son centre-ville d'ici 2020, et des urbanistes sont en train de réinventer 24 des rues les plus fréquentées de la ville pour la marche plutôt que pour la conduite.

De son côté, la Ville de New York annonce, non pas son intention de faire disparaître la voiture, mais celle d'augmenter significativement le nombre de zones piétonnes de grande qualité, les solutions de partage de vélos, et encourage l'utilisation du métro et du bus.

Des métropoles bien sûr...

Mais à une autre échelle, la petite ville espagnole de Pontevedra, avec 80 000 habitants, a progressivement diminué l'accès des véhicules, en redessinant le système de circulation, en abaissant les limites de vitesse, en réduisant la largeur des chaussées. Dans une grande partie de la ville, il est toujours possible de circuler en voiture, mais il existe peu de stationnement disponible, ou alors, il est le plus souvent de courte durée. La circulation diminue progressivement. Pontevedra n'est pas une ville sans voiture mais aujourd'hui 73 % des déplacements s'y font à pied ou en vélo.

Être simplement contre la voiture ? C'est sans doute mal considérer le problème, ou peut-être ne pas l'avoir saisi à la racine. À méditer bien sûr. Car la solution est toute en nuances...

 La rédaction



Source : leparisien.fr

INFRASTRUCTURES

Le trottoir : à charge de qui finalement ?



Voilà une question qui, depuis des décennies, fait l'objet de controverses entre interlocuteurs régionaux et communaux. Quid des trottoirs le long des voiries régionales? Dorénavant, **une circulaire¹ clarifie la situation** et servira de base aux discussions et décisions à prendre en la matière. **Elle s'inscrit directement dans la perspective de la vision FAST – mobilité 2030, qui vise un transfert modal et à encourager la mobilité douce.**

¹ Cfr. la circulaire du 7 mars 2019 relative à la création, la réhabilitation, l'entretien, des trottoirs et accotements le long des voiries régionales.

L'option d'une circulaire permet aux autorités régionales et communales de gérer plus sereinement les trottoirs régionaux. **L'entretien d'une voirie et de ses dépendances (dont les trottoirs et les accotements) est à charge de son gestionnaire** rappelle d'entrée de jeu la circulaire. Mais par ailleurs il est de la responsabilité de la commune, en vertu de l'article 135 de la nouvelle loi communale, de garantir la sécurité sur son territoire. Il s'agit d'une obligation de moyens.

Création et réhabilitation

La circulaire précise que **la Région wallonne prend en charge la création et la réhabilitation des trottoirs / accotements lorsque celles-ci s'inscrivent dans le cadre de la création ou de la réhabilitation d'une voirie régionale**, à raison de minimum 1,5 m à maximum 2,5 m de largeur, comprenant le revêtement (sur base du coût d'un hydrocarboné), la fondation, la sous-fondation et les bordures. Les surcoûts éventuels dus au choix d'un autre revêtement sont à charge de la commune.

Les autres demandes de financement par la Région de création ou réhabilitation de trottoirs le long de routes régionales, qui ne font pas l'objet de travaux importants, sont considérées à la lumière de critères tels que la hiérarchisation des besoins.

La commune reste toujours libre de financer elle-même un trottoir le long d'une route régionale moyennant accord préalable de la Région bien entendu.

Entretien

La circulaire précise que **la Région assure l'entretien curatif, à savoir, la réparation des avaries et autres dégâts non prévisibles et donc non programmables**. Une convention peut être établie entre la Région et la commune, attribuant à celle-ci les réparations minimales (par exemple la remise en état de deux pavés descellés) dans des zones denses. Elle définit ces dernières de la manière suivante : un périmètre jouxtant au moins un bâtiment de service public ou une zone dont la densité de construction est au moins égale à 10 bâtiments par 100 mètres.

La circulaire prévoit encore un entretien préventif par la Région selon le rythme qu'elle décide mais qui a priori pourrait être annuel.

Des dispositions spécifiques peuvent être prises par la commune et figurer dans un règlement communal. Cela concerne notamment le transfert de la responsabilité d'entretien au riverain, qui n'est tenu, comme la commune, que par une obligation de moyens.

La commune peut prévoir, pour des questions de salubrité publique, des entretiens (brossage, nettoyage, entretien des plantations...) plus fréquents ou après des activités particulières (marché, fête...).



Source : leparisien.fr

Bientôt des **zones de basses émissions** sur le territoire wallon ?



 Source : francetvinfo.fr



Le décret relatif à la lutte contre la pollution atmosphérique liée à la circulation des véhicules a été adopté par le Parlement wallon le 17 janvier dernier et publié au Moniteur belge le 21 février¹. Il vise à améliorer la qualité de l'air en interdisant progressivement la circulation des véhicules les plus polluants que ce soit au niveau régional ou à l'intérieur de zones de basses émissions. Région et communes disposent ainsi d'un cadre juridique. En voici les grandes lignes.

¹ Décret du 17 janvier 2019 relatif à la lutte contre la pollution atmosphérique liée à la circulation des véhicules – Moniteur belge du 21 février 2019 – www.etaamb.be/fr/decret-du-17-janvier-2019_n2019200758.html.

Cette politique de limitation d'accès, appelée aussi Low emission zone (LEZ) couvre déjà la Région de Bruxelles-Capitale depuis le 1er janvier 2018 et un périmètre déterminé d'Anvers depuis février 2017. Elle est annoncée à Gand, Malines et Willebroek. Ce type de mesure vise actuellement plus de 200 villes européennes.

Des mesures permanentes portant sur l'ensemble du territoire régional

Ainsi, les véhicules de catégorie M1 (véhicules transportant un maximum de huit passagers) les plus polluants seront progressivement interdits de circulation sur l'ensemble du territoire wallon. Dès 2023, la circulation d'un véhicule qui ne répond à aucune norme Euro² ou qui répond à la norme Euro I ou 1 sera interdite. En 2039, seuls les véhicules diesel répondant à la norme Euro VI ou 6, excepté s'ils répondent à l'euro VI d-TEMP. Des restrictions seront aussi, progressivement, apportées à la circulation des véhicules à essence. Les véhicules électriques, hybrides émettant maximum 50g de CO₂ et hydrogène ne sont pas visés par les interdictions de circuler. D'autres exceptions sont également prévues.

² En savoir plus : <https://www.lez.brussels/fr/content/suis-je-concerné>. On y indique comment déterminer à quelle catégorie appartient son véhicule et un tableau présente les restrictions de circulation en fonction des normes Euro.

Ne pas couper le moteur d'un véhicule à l'arrêt, en dehors de conditions de circulation, est désormais une infraction environnementale passible d'une amende de 130 euros. Elle est d'application depuis le 1^{er} mars 2019³.

Définition de la zone de basses émissions

Il s'agit de zones dont l'accès est interdit aux véhicules, selon des conditions plus strictes que celles s'appliquant sur le territoire wallon. Ces critères se basent aussi sur la norme Euro et visent les véhicules de catégorie M (transport de personnes) et N (transport de marchandises). Ainsi, à partir de 2020 les véhicules diesel qui ne répondent pas à la norme Euro IV ou 4 et les véhicules essence qui ne répondent pas à la norme Euro II ou 2 ne pourront plus circuler dans les zones de basses émissions. Les conditions de circulation se durcissent d'année en année. Les véhicules électriques, hybrides émettant maximum 50g de CO₂ et hydrogène ne sont pas visés par les interdictions de circuler. Diverses dérogations sont également prévues.

³ En savoir plus : Cfr. le [CeMaphore 146](#).



Des zones de basses émissions régionales

Le Gouvernement peut créer une ou plusieurs zone(s) de basses émissions, permanente(s) ou temporaire(s), sur le territoire de la Région wallonne, afin d'améliorer la qualité de l'air, lorsque le seuil d'alerte est dépassé.

Des zones de basses émissions communales

Les communes peuvent aussi, comme le décret le leur permet, proposer au Gouvernement la création, de manière permanente, durant certains moments fixes de la journée ou à certaines périodes de l'année, par un règlement communal complémentaire de circulation, d'une ou de plusieurs zone(s) de basses émissions sur les voiries communales et régionales, à l'exception des autoroutes.

Le projet de règlement communal doit être motivé et accompagné d'un plan de mobilité comprenant des solutions alternatives de mobilité, adopté en concertation avec les communes limitrophes et les gestionnaires de voiries concernés.

Les communes ont également la possibilité de constater les infractions au nouveau décret, voire même de les sanctionner dans la mesure où ce décret est intégré dans le régime de lutte contre la délinquance environnementale contenu aux articles D 138 et suivants du code de l'environnement.

Signalisation et contrôles

La zone de basses émissions est signalée par les panneaux F117 et F118 visés à l'article 71.2 du Code de la route, avec un panneau additionnel précisant la période concernée lorsque la zone est fixée de manière temporaire. Le périmètre des zones de basses émissions créé en vertu des articles 7, 8 et 9 du décret est publié, de manière permanente, sur le site internet de la commune sur laquelle elles se trouvent.

Le contrôle de l'accès aux zones de basses émissions et la constatation des infractions s'effectuent en recourant à des caméras ANPR, avec ou sans appareils automatiques, fixes ou mobiles.

Les dispositions du décret relatives aux zones de basses émissions entrent en vigueur le 1^{er} juillet 2019.

Bientôt des zones de basses émissions en Wallonie ?

Cette perspective est évoquée pour la Ville de Liège. Eupen et Namur font l'objet de mesures de la pollution engendrée par le trafic. L'étude est actuellement menée par l'ISSeP (Institut scientifique de service public de la Région wallonne). Des données chiffrées, récoltées par des capteurs, permettront d'évaluer l'impact réel du trafic sur la pollution de l'air, en matière de particules fines et de dioxyde d'azote en particulier, et de juger, en connaissance de cause, si des mesures spécifiques doivent être prises.





🔍 Sources : Point Encre, environnement.brussels

WEL, c'est Wallonia Easy Line : des liaisons moyenne distance, proposées par le TEC, afin d'offrir des dessertes attractives en transport en commun là où le réseau ferroviaire wallon ne le permet pas. L'objectif est de convaincre certains automobilistes d'abandonner leur voiture pour leurs trajets domicile-travail en mettant à leur disposition des véhicules confortables, climatisés et équipés du wifi, avec une durée de parcours compétitive, donc avec un minimum d'arrêts.

Dans une première phase, six lignes pilotes sont opérationnelles depuis le 29 avril. Les places doivent être réservées au plus tard 30 minutes avant le départ et payées à l'avance via l'application WEL. En entrant dans le véhicule, le passager scanne son QR code.

À terme, le projet WEL devrait s'étendre à 40 lignes. L'objectif de financement est d'atteindre 20 % en recettes pour 80 % en sub-sides. Le transport est confié à des sociétés wallonnes de transport sous-traitantes du groupe Keolis, opérateur du projet.

Une démarche de prospection au niveau des entreprises sur les trajets des WEL est lancée avec l'objectif d'attirer de nouveaux clients dans la tranche des 30-55 ans avec cette alternative de déplacement qui se veut facile, confortable et rapide.

TRANSPORT EN COMMUN

WEL : des bus express pour les déplacements domicile-travail

Les tarifs...

- 1 trajet : 5 €
- Abonnement 1 mois : 70 €
- Abonnement 1 an : 540 €

Les lignes...

- W01 - Athis-Mons
- W02 - Bastogne-Arlon
- W03 - Chimay-Charleroi
- W04 - Liège-Marche
- W05 - Nivelles-Namur
- W06 - Braine-l'Alleud-Waterloo-Wavre nord

 En savoir plus : [WALLONIA EASY LINE](https://www.walloniaeasyline.be),
Trouver ma ligne WEL (infotec.be)



Source : rtbf.be

ABORDS D'ÉCOLE

Première rue scolaire wallonne C'est à Nivelles

Suite à une demande de la direction de l'école fondamentale Saint-Michel, la Ville de Nivelles, en concertation avec le groupe circulation (autorités, police, services travaux, prévention et mobilité¹) a décidé d'instaurer une rue scolaire dans la rue de la Religion où est implantée l'école concernée, à partir du 18 mars, et ce, pour une période test d'un an. À notre connaissance, il s'agit d'une première en Wallonie.

La problématique de la sécurité routière aux abords des écoles reste entière et des mesures de fermeture temporaire de voirie, ont été testées dans plusieurs villes et communes de Flandre et à Bruxelles. Celles-ci ont montré une amélioration de la situation et une convivialité retrouvée et ont conduit à donner un statut légal à ce concept.

Ainsi, l'article 22 undecies du code de la route indique que : « Dans les rues scolaires, la voie publique est réservée aux piétons et aux cyclistes. Seuls les conducteurs de véhicules à moteur habitant dans la rue ou dont le garage se trouve dans ladite rue, de même que les véhicules prioritaires visés à l'article 37, lorsque la nature de leur mission le justifie, ainsi que les véhicules en possession d'une autorisation délivrée par le gestionnaire de voirie ont accès à la rue scolaire. Les conducteurs qui circulent dans la rue scolaire le font au pas ; ils cèdent le passage aux piétons et aux cyclistes, leur cèdent la priorité et, au besoin, s'arrêtent. Les conducteurs de véhicules à moteur ne mettent en danger ni les piétons, ni les cyclistes et ne les gênent pas. ».

¹ créé en 2007, celui-ci étudie les demandes de riverains relatives à la mobilité en général, ainsi que d'autres points généraux également.

La rue de la Religion est étroite et le passage simultané des piétons et des véhicules est particulièrement difficile. Elle se prête bien à la mise en place de ce dispositif car elle est à sens unique et compte peu de riverains.

Comme l'intercommunale InBW est implantée dans cette rue et y dispose d'un accès à un parking, une réunion préalable était primordiale. Si la réglementation prévoit que les riverains peuvent accéder à la zone en tout temps, l'objectif est toutefois d'éviter au maximum la circulation des véhicules durant les heures de fermeture de la rue. Des solutions ont été dégagées et une campagne de sensibilisation des employés de l'intercommunale a été menée en interne pour les orienter vers d'autres parkings de l'InBW également à leur disposition.

La direction de l'école, à la base de l'initiative, a décidé de prendre en charge le placement/déplacement et le contrôle de la barrière (professeur ou adulte responsable) durant les périodes de fermeture. Celle-ci est effective les jours d'ouverture de l'école aux heures suivantes : les lundi, mardi, jeudi et vendredi de 8h à 8h40 et de 15h20 à 15h45, et le mercredi de 8h à 8h40 et de 12h à 12h40.

La barrière porte une signalisation C3 et l'additionnel "RUE SCOLAIRE". Afin d'éviter tout vol ou déplacement intempestif, elle a été enchaînée à un fût de signalisation existant.

Une ordonnance de police temporaire (OPT) a été approuvée par le Collège communal et prévoit donc une période test de 1 an. Un courrier, co-signé par l'école, la Ville et la police a été adressé aux riverains et aux parents de l'école, leur expliquant le concept, les objectifs, les règles... Des évaluations vont accompagner la mesure.

Contact : Valérie Heyvaert, valerie.heyvaert@niveles.be

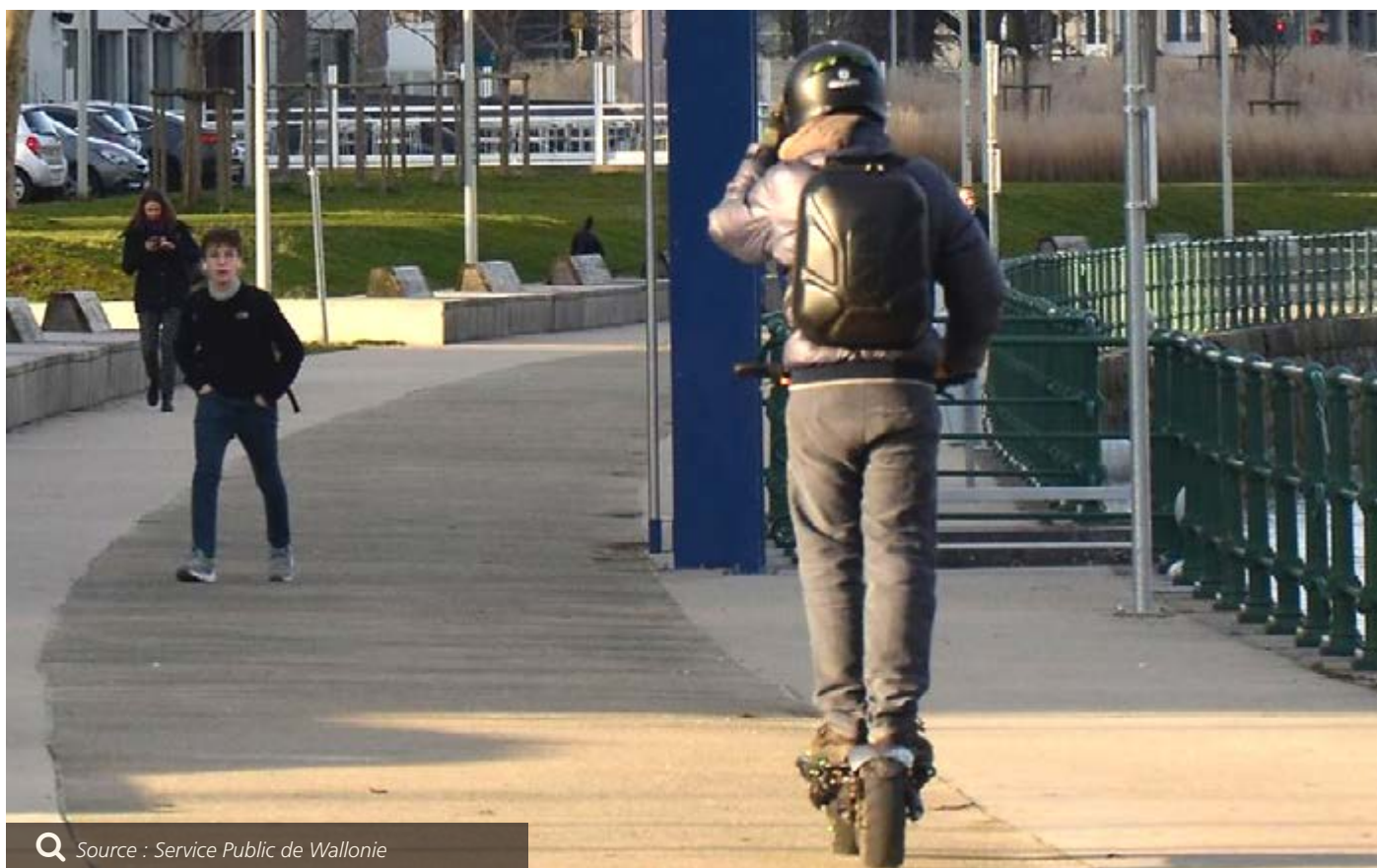
À découvrir...

- le site Internet de la Région de Bruxelles-Capitale consacré à la rue scolaire : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/diy-rue-scolaire>
On y trouve une mine d'informations utiles pour mettre en place un projet de rue scolaire : questionnaires, modèles de courriers...



Semaine de la Mobilité.

En route pour l'édition 2019



 Source : Service Public de Wallonie

Les dés sont jetés. Les acteurs de la prochaine Semaine de la Mobilité, qui se tiendra comme d'habitude du 16 au 22 septembre, sont invités, une fois de plus, à **faire preuve de dynamisme et de créativité dans l'organisation d'activités diverses, en faveur des modes alternatifs de déplacement.** Pour les aider, comme chaque année, le Service public de Wallonie a prévu des **workshops** qui constituent des occasions d'échanges de bonnes pratiques et proposent divers outils de communication bien sympathiques.

Dans le contexte d'une actualité tournée vers les enjeux liés aux changements climatiques et dans la lignée des marches pour le climat initiées par les jeunes, la communication sera orientée autour de ces deux thématiques : « jeunes » et « climat ». C'est donc aussi sur fond de pancartes et de slogans que se déclineront les visuels de la campagne 2019. Ceux-ci seront prochainement arrêtés dans le cadre d'une rencontre avec des jeunes, et les visuels mis au point au terme de celle-ci.

Un workshop a donc rassemblé des communes et l'autre, organisé en collaboration avec l'Union wallonne des entreprises, s'adressait à ces dernières.



La Région wallonne a préparé un petit guide, très pratique, à l'intention des communes. Celui-ci présente les principales initiatives qui peuvent être mises en place.

Cela commence avec **le défi de l'administration communale**, qui vise à **promouvoir au sein du personnel des nouvelles pratiques de déplacement** : l'occasion de les tester, en espérant ensuite les voir adoptés. La brochure propose une foule d'idées pour dynamiser ce défi.

Valoriser l'existant... Bien sûr, la Semaine de la Mobilité est aussi l'occasion de rappeler la politique mobilité de la commune, les constats, les objectifs et la mise en œuvre de son PCM. C'est le moment de faire un focus sur des aménagements récents, novateurs peut-être, de parcourir avec les citoyens les nouvelles infrastructures cyclables ou piétonnes dans le cadre de balades, voire d'inaugurer un nouvel itinéraire... de promouvoir les nouvelles infrastructures telles que des bornes de rechargement de véhicules électriques... La brochure insiste encore sur l'intérêt de solliciter d'autres acteurs à participer et à proposer des actions (écoles, entreprises, associations) et de profiter des conseils des partenaires de la Semaine de la Mobilité.

Les entreprises sont elles aussi invitées à se surpasser à travers l'organisation de défis ou de toutes les autres opportunités d'activités susceptibles d'être proposées au personnel. Les exemples des éditions précédentes, où elles ont déjà fait preuve d'imagination et d'énergie, doivent les inspirer et les aider.

Les idées ne manquent pas ! Il n'y a plus qu'à puiser pour s'inspirer et ensuite aller de l'avant. Bon travail, bon amusement et rendez-vous en septembre pour une Semaine de la Mobilité encore plus animée que les années précédentes. Il faut faire mieux encore que l'année passée. Toujours plus de participants et plus de résultats... Le défi est de taille !!!

 En savoir plus : semaine.mobilite.wallonie.be, mobilite-entreprise.be





Plan wallon Mobilité et Infrastructures 2019-2024 : des budgets et une méthodologie

Répartition du budget

- 792 millions € : Routes secondaires – y compris les aménagements cyclo-piétons
- 300 millions € : Autoroutes
- 78 millions € : Sites propres bus
- 350 millions € : Voies hydrauliques

Le Gouvernement wallon a adopté le Plan Mobilité et Infrastructures 2019-2024. **1,52 milliard d'euros** sont dédiés à des projets qui vont permettre d'accroître la mobilité alternative d'une part et de moderniser les réseaux routiers et des voies fluviales d'autre part. L'enjeu est de rencontrer les objectifs de la vision FAST – mobilité 2030..

En particulier, on épinglera parmi les objectifs qui ont conduit à la conception de ce Plan : « **améliorer les infrastructures nécessaires à la mobilité alternative, faciliter et sécuriser les trajets des usagers actifs tels que les cyclo-piétons, favoriser et améliorer l'attractivité du transport en commun.** »

Les aménagements dédiés au transport public et aux modes actifs seront davantage au centre des préoccupations. Dorénavant, chaque projet sera examiné sous l'angle des modes actifs afin de s'assurer que piétons et cyclistes ont été pris en compte selon les règles de l'art, sauf en cas d'impossibilité objective motivée, conformément à la circulaire ministérielle du 7 mars 2019¹. La réalisation de plus de 800 kilomètres de pistes cyclables est ainsi prévue.

En termes de méthodologie, un travail de recensement a été réalisé au sein de l'administration, avec la **construction d'un modèle évolutif de Gestion des Projets routiers**, appelé « **GPS** ». Après avoir listé les besoins, le modèle a conduit à **pondérer chaque demande selon différents critères** : réhabilitation et sécurisation des voiries et des ponts, mobilité, prise en compte des équipements au sens large...

Au-delà de la sélection des travaux, le processus de gestion des projets « **GPS** » comprend un volet qui porte sur la qualité de la mise en œuvre et formalise les tâches y afférentes en assurant un reporting depuis les premières esquisses, les procédures de concertation jusqu'au contrôle des travaux. Le processus est associé à l'actualisation permanente des prescriptions de « Qualiroutes » et à un renforcement du personnel chargé du contrôle des chantiers. Compte tenu du volume budgétaire important du Plan Mobilité et Infrastructures, un monitoring pointu et précis des dossiers sera effectué par la Région wallonne et par la SOFICO.

¹ Cfr la circulaire ministérielle du 7 mars 2019 visant à prendre en compte les modes actifs lors de tout projet d'aménagement de l'espace public et de réfection de voiries. Entrée en application le 1er avril 2019.



Le nouveau Plan vise à assurer la continuité du Plan Infrastructures 2016-2019 qui fut doté de 640 millions d'euros. Certains dossiers n'ont pu être réalisés - en tout ou en partie - pour diverses raisons : nécessité d'études ou de compléments d'études conséquents, demandes de permis d'urbanisme, demandes d'intervention plus larges que prévues... reportant de facto leur mise en œuvre. Le Plan Mobilité et Infrastructures 2019-2024 reprend aussi ces dossiers.

La liste des dossiers retenus constitue le dernier volet du Plan.

 En savoir plus : mobilite.wallonie.be/news/plan-infrastructures-2019-2024



STATISTIQUES

La cinquième enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail livre ses résultats

Tous les trois ans, depuis 2005, les entreprises publiques et privées belges de plus de 100 travailleurs sont tenues de communiquer au Service public fédéral Mobilité et Transports une série de données portant sur les déplacements domicile-travail de leur personnel. Ce diagnostic concerne 1,5 million de travailleurs. L'analyse des résultats de cette cinquième édition (déplacements entre le 1er juillet 2017 et le 31 janvier 2018) est désormais connue.

Les chiffres dépouillés et analysés font l'objet d'un rapport qui fournit une image intéressante de la situation à un moment donné mais qui permet aussi des comparaisons et une évolution des pratiques, aujourd'hui sur une période de 12 ans. En outre, l'enquête a pour ambition de stimuler les entreprises à davantage de volontarisme en matière de mesures propices au transfert modal.

Quelques grandes tendances

On constate que la répartition des modes de déplacement varie toujours d'une région à l'autre ; la situation à Bruxelles est ainsi très différente des deux autres Régions. On y observe un véritable transfert modal. Grâce à l'accessibilité du réseau ferroviaire, presque autant de travailleurs viennent à Bruxelles en train qu'en voiture. Le métro, le tram ou le bus ont également plus de cinq fois plus de succès à Bruxelles que dans le reste de la Belgique.



	2005	2008	2011	2014	2017
Nombre d'unités	8,745	9,712	10,071	10,734	11,536
Nombre de travailleurs	1,359,908	1,438,227	1,491,968	1,530,271	1,533,428

Nombre d'unités ayant participé à l'enquête. Source : Diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail 2017

Part modale en %	BRUXELLES				FLANDRE				WALLONIE			
MODE	2005	2014	2017	'05-'17	2005	2014	2017	'05-'17	2005	2014	2017	'05-'17
Voiture (seul)	45,10	37,90	36,20	-19,90	68,70	68,50	67,60	-1,60	80,40	81,70	83,30	3,60
Covoiturage	2,50	1,20	1,40	-44,70	5,20	3,30	2,60	-49,10	5,20	3,40	3,10	-40,30
Moto	0,80	1,10	1,30	70,40	2,20	1,30	1,20	-43,90	1,50	1,00	0,90	-41,90
TCE	0,70	0,30	0,20	-69,20	1,60	1,10	0,80	-50,20	0,50	0,40	0,20	-49,60
Train	32,20	34,10	34,00	5,50	4,10	5,30	5,20	28,30	4,40	5,00	4,00	-9,10
Métro, tram, bus	15,00	19,00	19,10	27,50	3,90	3,90	3,70	-3,90	3,60	4,00	4,10	12,20
Vélo	1,20	3,00	4,40	259	12,30	14,90	17,00	38,30	1,30	1,50	1,60	25,70
Marche	2,60	3,40	3,50	39,00	2,10	1,70	1,70	-16,70	3,20	3,10	2,80	-11,70

Évolution de la répartition modale selon les Régions. Source : Diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail 2017



MESURE	BRUXELLES	FLANDRE	WALLONIE
Indemnité vélo	76 %	89 %	78 %
Mise à disposition de vélos d'entreprise	12 %	17 %	9 %
Accès sécurisé au parking vélo	84 %	57 %	53 %
Campagne de sensibilisation	49 %	42 %	28 %
Abris couverts pour vélos	93 %	88 %	65 %
Vestiaires pour se changer	84 %	80 %	74 %
Disponibilité de douches	87 %	80 %	72 %
Service d'entretien des vélos dans l'unité d'établissement	23 %	13 %	8 %
Service d'assistance vélo	10 %	15 %	7 %

Mesures en faveur du vélo (pondéré en fonction du nombre de travailleurs de l'unité d'établissement).
Source : Diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail 2017

Le vélo est le moyen de transport pour lequel les différences entre les régions sont les plus marquées. Il est utilisé 10 fois plus en Flandre qu'en Wallonie. Bruxelles est la région où l'utilisation du vélo a le plus évolué. Il y a maintenant plus de 3,5 fois plus de cyclistes qu'en 2005. C'est depuis 2014 que l'augmentation est la plus impressionnante.

En ce qui concerne la Wallonie, les déplacements en voiture (seul) sont encore en progression, alors que le covoiturage ne parvient pas à décoller. Les déplacements à vélo et en transport en commun par route sont en légère progression, à l'inverse des déplacements en train. Le vélo commence à trouver sa place en ville.

L'impact de l'accessibilité aux transports en commun sur les parts modales dans les entreprises est énorme. Dans les unités d'établissement les moins bien situées, la part des transports en commun dépasse à peine 2,5 %, tandis que la part de voitures et des motos (y compris le covoiturage) atteint 84 %.

En revanche, dans les unités les mieux situées, en l'occurrence dans le centre de Bruxelles, les transports en commun sont utilisés par 67 % des travailleurs et la voiture par moins de 25 % des travailleurs.

L'enquête examine aussi les particularités des résultats en fonction de nombreux critères : les caractéristiques des entreprises (taille, secteur d'activités, horaires et télétravail...), les distances domicile-travail, les mesures prises par l'entreprise pour stimuler le transfert modal (indemnités, voitures de société, stationnement, équipements...), le choix du mode de transport en fonction du sexe... Le rapport tente une analyse des chiffres et des statistiques recueillies afin d'en déduire quelques conclusions utiles quant à l'efficacité des différentes initiatives prises.

 En savoir plus : [executive_summary_diagnostic_domicile_travail, mobilit.belgium.be, mars 2019](#)



D'ICI ET D'AILLEURS



« Good move », le plan régional de mobilité bruxellois, trace sa route

Bonne nouvelle. Elaboré en co-construction avec tous les acteurs de la mobilité depuis novembre 2016, ce plan, porté par Bruxelles Mobilité, vise à définir les stratégies à déployer en matière de mobilité d'ici 2030 et à convaincre l'ensemble des partenaires d'adhérer à celles-ci. Il a été approuvé en première lecture par le Gouvernement bruxellois. L'enquête publique aura lieu du 15 juin au 15 octobre prochain. Durant quatre mois, les citoyens vont y apporter leurs contributions entre autres via le site internet. Le plan sera aussi mis à disposition en libre consultation dans les 19 maisons communales de la Région.

Contact : goodmove.brussels/fr/

Sentiers.be devient **tous à pied**

Sentiers.be a changé de nom. Désormais, c'est « Tous à pied » !

Plus qu'un changement de nom, c'est un élargissement du champ d'action que vise l'asbl. Tout en conservant son expertise à propos des petites voiries publiques, l'association a pour objectif d'intégrer le développement de la culture de la marche utilitaire et de loisir dans ses activités. Tous à Pied se veut donc la voix des piétons et va militer pour que les trajets à pied puissent s'effectuer de façon sécurisée et agréable. Adresse postale, adresses mail, téléphones, comptes sur les réseaux sociaux ne changent pas, ils sont juste rhabillés du nouveau logo. Un nouveau site web est en préparation.

Contact : www.tousapied.be



Q Bruxelles, piétonnier au boulevard Anspach. Source : Réseau CeM



VISITE TECHNIQUE DES CEM

L'espace public à Bruxelles. tout un programme !

Le 26 mars dernier, une trentaine de **Conseillers en mobilité wallons** ont consacré une journée à visiter quelques nouveaux aménagements d'espaces publics emblématiques en Région de Bruxelles-Capitale. Redonner à la ville la qualité de vie qu'elle mérite et favoriser les modes de déplacement alternatifs à la voiture ainsi que la convivialité ont conduit à mettre en place une dynamique en amont de ces différents projets, à assurer une attention continue à la prise en compte de chaque élément, dans le respect de la qualité spatiale des espaces dessinés. Tout un programme !

C'est Benoît Dupriez¹ de Bruxelles-Mobilité qui a lancé l'idée, puis aidé à la préparation et à la concrétisation de cette journée. Dans une brève introduction, il a présenté les outils qui encadrent la politique en matière de mobilité, avec les différents plans régionaux qui se sont succédé, la stratégie en matière de zones 30 et de spécialisation de la voirie. Plus spécifiquement pour ce qui concerne les projets d'aménagement, il a rapidement évoqué la commission de concertation, la nomination d'un bouwmeester qui veille à la qualité architecturale, y compris des espaces publics bien sûr, la dynamique des concours, la note d'orientation stratégique qui précède tout projet en la matière, un guide du partage de la voirie et le guide des espaces publics bruxellois... Un exposé très inspirant en matière de gouvernance et de vision stratégique !

¹ mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-conseiller-en-mobilite/le-reseau-des-cem/les-visites-techniques.html

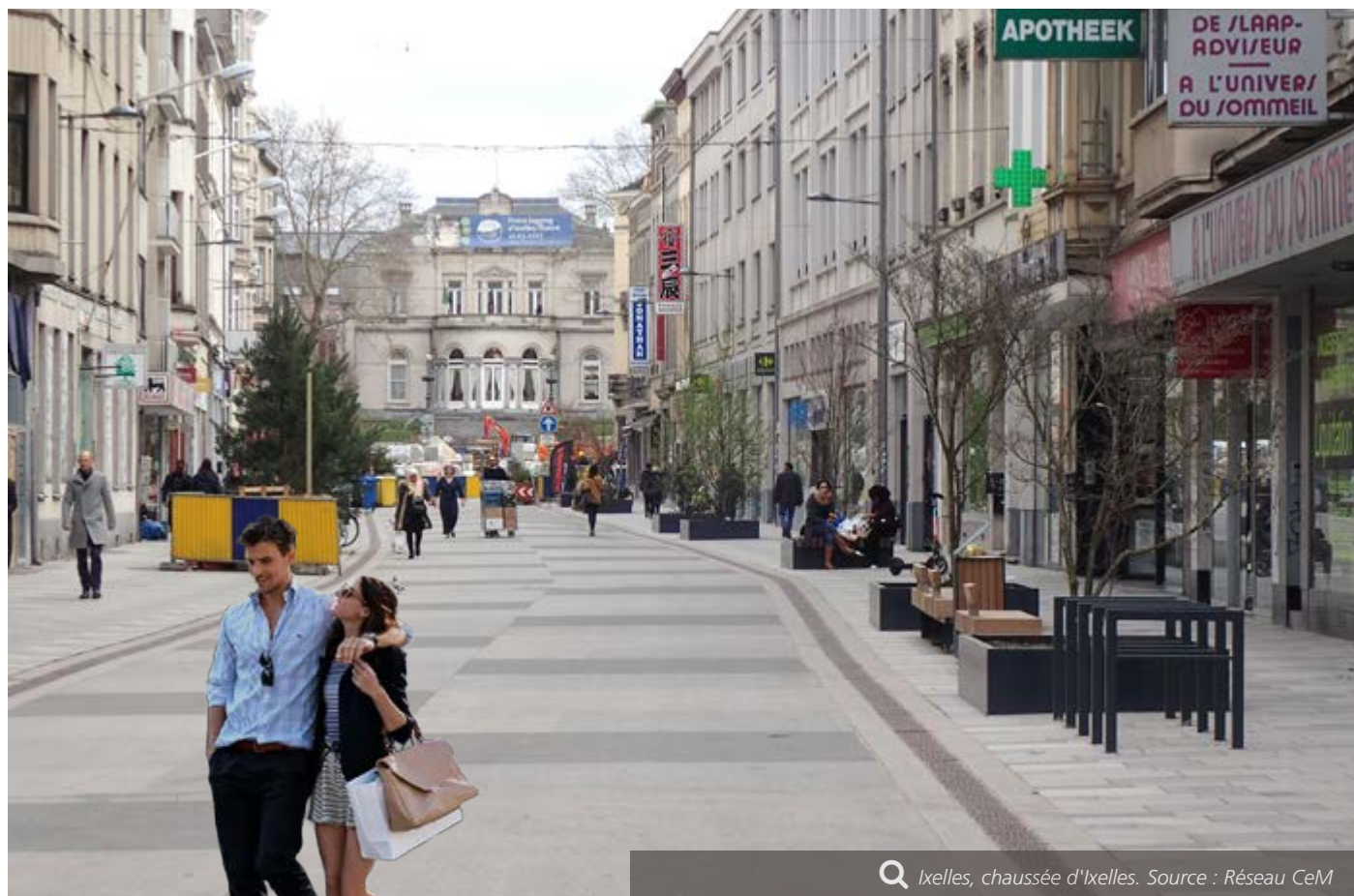
Les visites de terrain ont commencé avec le **projet de la place Rogier, présenté par Davide Pinto, de Bruxelles-Mobilité**. La place proprement dite est un **espace ouvert, dominé par la construction d'un auvent** d'environ soixante mètres de diamètre **qui marque l'accès principal de la station de métro**, faisant de cet espace de connexion un point d'attraction pour la place et un repère dans la ville. La circulation y est limitée au passage des bus sur un seul côté et des véhicules de service. Le projet a aussi conduit à l'aménagement d'un vaste trottoir sur un tronçon de la petite ceinture, agrémenté d'un mobilier urbain adapté, de plantations, de terrasses de café et d'aires de jeux. Un projet dont la réalisation a nécessité quatorze années, mais dont le résultat est largement positif, notamment en termes de convivialité et de qualité d'aménagement.



Q Bruxelles, accès métro à la Place Rogier. Source : Réseau CeM

C'est ensuite Jan Schollaert, de la Ville de Bruxelles, qui a commenté le projet et les travaux de la piétonisation des grands boulevards du centre-ville : boulevard Anspach, places de Brouckère, de la Bourse et Fontainas. Initié en 2015 avec une période test, ce projet a fait couler beaucoup d'encre, suscité pas mal de controverses et bien entendu nécessité un nouveau plan de circulation. La zone piétonne du centre de Bruxelles passe ainsi de 28 à 50 ha. Il a fallu composer avec le passage des transports en commun, les accès aux parkings, les livraisons... Aujourd'hui, quasiment vidée du trafic automobile (une zone de rencontre a toutefois été créée sur un tronçon), le boulevard connecte réellement les différents quartiers et places du centre-ville, et trouve déjà une nouvelle attractivité auprès de la population et des visiteurs avec une très nette amélioration de la qualité de vie dans la zone (verdurisation, convivialité...).

Charlotte Noël de la commune d'Ixelles et Michèle Populer de Bruxelles-Mobilité nous ont fait découvrir un tout nouveau tronçon de la chaussée d'Ixelles, entre la chaussée de Wavre et la place Fernand Coq. En effet, celui-ci vient d'être transformé en zone de rencontre à accès limité. Cela signifie concrètement que, du lundi au dimanche, de 7h à 19h, l'accès, qui est contrôlé par caméra (ANPR), est accessible de manière permanente sans autorisation aux bus (et aux vélos bien sûr), avec autorisation permanente aux riverains qui disposent d'un garage, aux activités médicales et aux personnes handicapées, avec autorisation temporaire aux livraisons et aux taxis. Un nouveau plan de circulation a bien entendu été nécessaire pour gérer les reports de trafic. Ce projet fait l'objet d'une évaluation continue avec des comptages. Aujourd'hui, la gestion de l'accès à la zone pose encore des problèmes. Les contrevenants, quoique verbalisés, restent beaucoup trop nombreux. Mais l'espace public a trouvé une nouvelle convivialité.



 Ixelles, chaussée d'Ixelles. Source : Réseau CeM



Q Etterbeek, place Jourdan. Source : Réseau CeM

La place Jourdan est également fraîchement terminée. Le projet, présenté par Vincent de Vadder de la commune d'Etterbeek, a aussi nécessité un long temps de maturation, des concertations avec les riverains et la population. La circulation du trafic motorisé se limite aujourd'hui à un seul côté de la place et une trentaine d'emplacements de stationnement de courte durée (30 minutes) ont été placés de ce côté. Et c'est un vaste espace réservé aux piétons, aux vélos, et à la convivialité qui remplace le grand parking qui autrefois absorbait toute la place. Des mesures ont été prises afin de compenser, en partie, la disparition de ces emplacements, en favorisant l'accès des riverains à un parking en ouvrage, tout proche.

Voici donc un très bref aperçu de cette intéressante journée et quelques informations clés transmises par les personnes qui ont guidé les visites des différents sites. En outre une observation attentive du fonctionnement de l'espace proprement dit, de différents détails d'aménagement, des questions autour des forces et des faiblesses de chaque choix effectué et des enseignements que chacun peut en tirer... sont autant de bonnes raisons de profiter de ces visites de terrain.

Q Bruxelles, chaussée d'Ixelles, signalisation de la zone de rencontre à accès limité. Source : Réseau CeM

Bruxelles change. À voir absolument !

🔗 En savoir plus : [201903-visite-CEM-espaces-publics.pdf](#), [mobilite.wallonie.be](#)





Quelle indemnité pour des déplacements de service à vélo ?

Petit rappel : en matière de déplacements domicile-travail

La situation est assez bien connue. Une indemnité est prévue par la loi pour des déplacements domicile-travail à vélo. La loi fixe en effet un montant kilométrique maximum qui est exonéré d'impôts et de cotisations sociales. L'indemnité couvre les déplacements à vélo qui concernent la totalité ou une partie de la distance comprise entre le domicile et le lieu de travail. La loi prévoit aussi que l'octroi de l'indemnité est indépendant du type de vélo utilisé : peu importe donc qu'il s'agisse d'un vélo de course, de ville, hybride, électrique, VTT, speed-pedelec...

L'indemnité kilométrique est exonérée d'impôt jusqu'à 0,15 € par km parcouru indexé, soit 0,23 € pour l'année 2018, et 0,24 € depuis le 1^{er} janvier 2019. Si l'employeur octroie une indemnité kilométrique d'un montant supérieur, le surplus est alors imposable à titre de revenu professionnel.

C'est l'employeur qui décide s'il accorde ou pas cette indemnité, en fixe librement le montant et toute autre condition. En effet, il est libre de décider s'il octroie l'indemnité quel que soit le type de vélo, de fixer un nombre de kilomètres minimum, une fréquence d'utilisation minimum également. Aujourd'hui, de nombreux employeurs acceptent de l'accorder, voire prennent l'initiative de la proposer aux travailleurs.

L'indemnité est destinée à couvrir les frais du cycliste, mais elle vise surtout à encourager les travailleurs à l'utilisation du vélo.

Préciser les différents éléments relatifs à cette indemnité kilométrique dans le règlement de travail permet de clarifier la situation.

Et qu'en est-il des déplacements de service à vélo ?

Cette possibilité semble encore trop peu utilisée.

Effectués en voiture, les déplacements de service peuvent être rémunérés sur base d'un seuil, fixé par arrêté royal, actuellement de 0,35 €, pour qu'ils ne soient pas imposables. Les modalités sont précisées dans le règlement de travail.



Source : emoa.fr

Il en est de même pour les déplacements de service à vélo. Chaque entreprise fixe ses propres règles, mais pour être exonéré d'impôt, le remboursement des frais ne peut dépasser l'indemnité kilométrique prévue par la loi, identique à celle prévue pour les déplacements domicile-travail.

Les modalités sont également précisées dans le règlement de travail, dont voici un exemple ci-dessous :

« Les agents qui effectuent des déplacements pour les besoins du service peuvent introduire une demande afin d'être autorisés à utiliser leur bicyclette à cet effet.

Est assimilé à la bicyclette un fauteuil roulant ou un autre moyen de transport léger non motorisé.

Ils bénéficient alors d'une indemnité de 0,15 € par kilomètre parcouru, le nombre de kilomètres par trajet étant arrondi à l'unité supérieure.

Ce montant est lié aux fluctuations de l'indice des prix à la consommation, conformément aux règles prescrites par la loi du 1^{er} mars 1977 organisant un régime de liaison à l'indice des prix à la consommation du Royaume de certaines dépenses du secteur public, et est rattaché à l'indice-pivot 138,01 du 1^{er} janvier 1990.

L'indemnité est attribuée sur la base du parcours décrit de manière détaillée par le bénéficiaire, qui ne doit pas être le plus court mais le plus indiqué pour les cyclistes, avec un intérêt particulier pour la sécurité.

Les bénéficiaires établissent un état mensuel indiquant avec précision pour le mois écoulé les jours où ils ont effectué des déplacements à bicyclette, avec mention du nombre total de kilomètres parcourus et de l'indemnité à laquelle ils ont droit.

Après vérification par le service du personnel, le service de paiement est chargé de la liquidation de l'indemnité, qui doit se faire au moins chaque mois.

L'indemnité de bicyclette ainsi octroyée ne peut pas être cumulée avec d'autres indemnités similaires qui seraient octroyées aux bénéficiaires. »

 Source : Règlement de travail de la Ville d'Arlon et de la commune de Mont-Saint-Guibert (cfr. texte en italique)

COLOPHON

Editeur :

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

Mobilité et Infrastructures

Boulevard du Nord 8, 5000 Namur

www.wallonie.be, mobilite.wallonie.be

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

Éditeur responsable : Ir Etienne WILLAME

ISSN : 2033-4680

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

Bernadette GANY – Coordinatrice, tél. : 081 77 30 99 – fax : 081 77 38 22

Centre de documentation et de diffusion en mobilité (CDDM)

centre-doc-mobilite@spw.wallonie.be

documentation.mobilite.wallonie.be

Conception, rédaction et coordination :

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

Photo de couverture : Charleroi, aménagements des quais de Sambre. Source : ICEDD.