

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

Edito. **Le vélo**, enfin !

Règlements complémentaires.

Désormais, tout est opérationnel

Le **code de la route** à l'écoute de la mobilité douce

Les **trottinettes** débarquent en Wallonie

Nekto : un bel exemple d'engagement

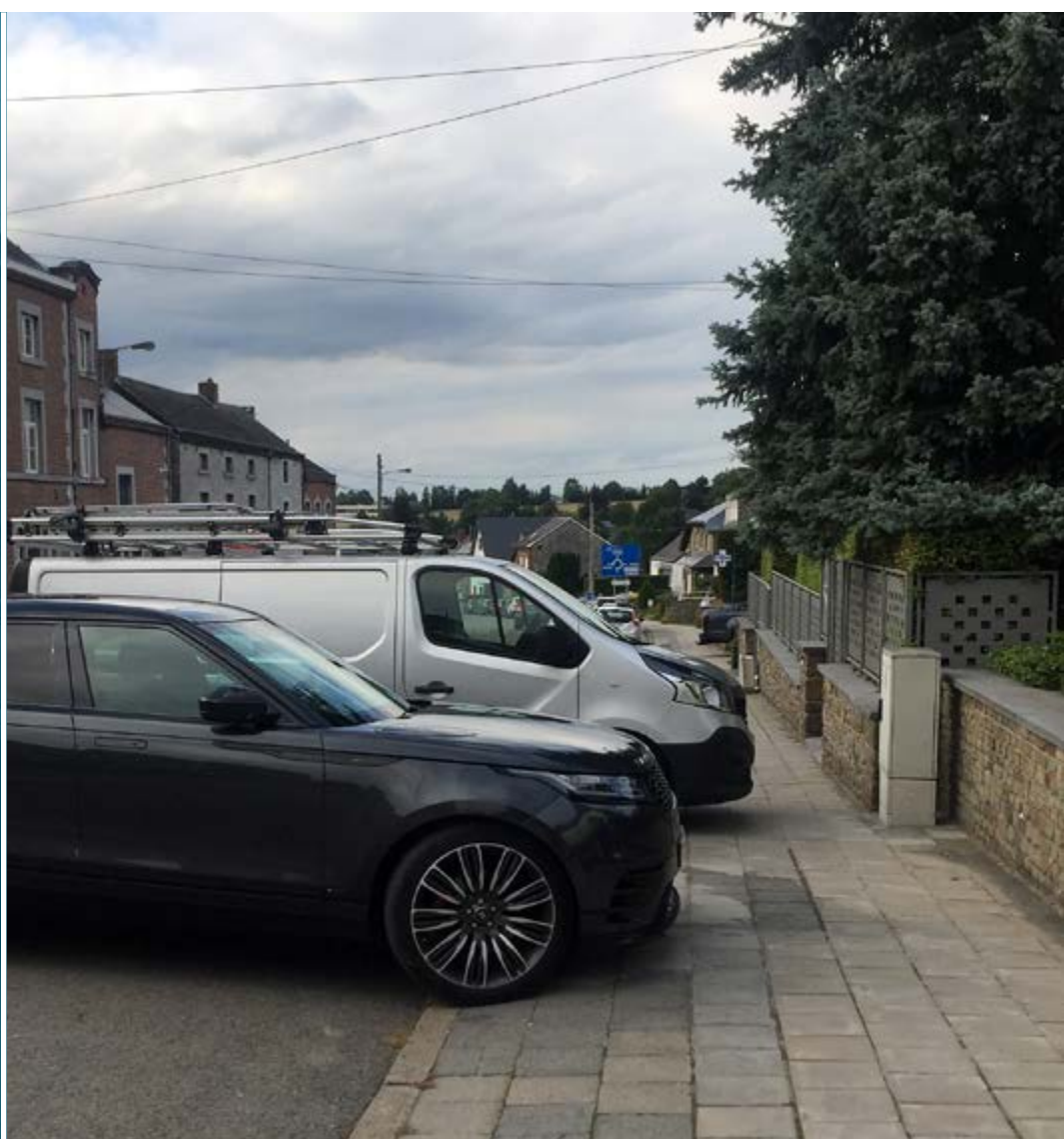
De **nouveaux équipements dans les voitures** pour une sécurité accrue

Les CeM à Marche-en-Famenne

Question de CeM.

Stationnement sur les trottoirs. Comment gérer les demandes de pose d'obstacles ?

D'ici et d'ailleurs





ÉDITO

Le vélo : enfin !

Tout récemment, la Wallonie a marqué un pas de plus, décisif pour le développement du vélo.

Le nouveau décret du 4 avril¹, publié au Moniteur ce 15 juillet et qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier de l'an prochain, crée enfin un cadre contraignant, qui s'applique au réseau routier régional. Il fixe certaines règles, en particulier au niveau des étapes du projet et du rapport qui doit accompagner toute demande de permis d'urbanisme justifiant la manière dont ont été pris en considération les modes actifs. Le décret impose également la prise en compte des itinéraires vélos figurant dans les différents plans communaux, intercommunaux, urbains ou provinciaux de mobilité.

Les schémas directeurs cyclables définis ces dernières années, à l'échelle de la Région ou des directions territoriales du Service public de Wallonie, suivis du Plan Wallonie cyclable avaient bien sûr déjà posé les premiers jalons. Néanmoins c'était encore bien insuffisant pour porter des fruits murs et abondants.

Des budgets étaient indispensables pour couvrir le territoire d'infrastructures de qualité. C'est pourquoi, le Plan wallon d'Investissement 2019-2023 ainsi que le Plan Infrastructures ont prévu des sommes conséquentes en faveur des cyclistes et des piétons.

Par ailleurs, le 7 mars dernier, une circulaire ministérielle² consacrée aux modes actifs formalisait la prise en compte de ces usagers, dès la planification de travaux de voiries, avec une méthodologie soutenant un objectif de création d'infrastructures de qualité. Il s'agit, en effet, d'éviter les aménagements pris dans la précipitation, voire l'oubli pur et simple de ces usagers !

Croisons les doigts ! Ces nouvelles balises, dans le cadre d'une mobilité à réinventer et de défis climatiques à rencontrer devraient apporter quelques solides pierres de plus à l'édifice...

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

 La rédaction

¹ Décret du 4 avril 2019 visant à généraliser les aménagements cyclables et à renforcer la sécurité des cyclistes. MB du 15 juillet 2019. Entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2020.

² 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 1^{er} avril 2019.





Source : wr.nl

CIRCULATION ROUTIÈRE

Règlements complémentaires Désormais, tout est opérationnel



Le décret-programme de la Région wallonne du 17 juillet 2018¹ a prévu diverses mesures en matière de travaux publics, de mobilité et de transports, et portait notamment sur les règles de tutelle en matière d'approbation des règlements complémentaires de circulation routière. Un arrêté du Gouvernement wallon et une circulaire ont complété ces nouvelles règles².

¹ Décret-programme portant des mesures diverses en matière d'emploi, de formation, d'économie, d'industrie, de recherche, d'innovation, de numérique, d'environnement, de transition écologique, d'aménagement du territoire, de travaux publics, de mobilité et de transports, d'énergie, de climat, de politique aéroportuaire, de tourisme, d'agriculture, de nature, de forêt, des pouvoirs locaux et de logement (MB du 8 octobre 2018).

² Arrêté du Gouvernement wallon du 14 mars 2019 portant exécution du décret du 19 décembre 2007 relatif à la tutelle d'approbation de la Région wallonne sur les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques et à la circulation des transports en commun et modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 8 octobre 2009 relatif aux délégations de pouvoirs au Service public de Wallonie (MB du 16 mai 2019). Circulaire ministérielle du 10 avril 2019 relative aux règlements complémentaires de circulation routière et à la prise en charge de la signalisation (MB du 25 avril 2019).

Un état des principales modifications apportées par le décret a déjà été dressé dans le [Cemaphore 145](#). C'est désormais l'ensemble du processus qui est en place !

Petit rappel. **Les règlements complémentaires sont les actes juridiques posés par les gestionnaires de voiries, préalablement au placement de la signalisation routière ou du marquage routier. Les règlements complémentaires communaux font l'objet d'un examen de tutelle de la part de la Région wallonne.**

Cette tutelle est désormais exercée par un agent d'approbation du Service public de Wallonie qui approuve ou refuse la demande. Il exerce à cet égard un contrôle de légalité et d'opportunité. Un recours est possible devant le Ministre des Travaux publics. Auparavant, tous les règlements complémentaires devaient faire l'objet d'une approbation par le Ministre lui-même et le recours s'exerçait devant le Conseil d'Etat.

Le décret encourage aussi les communes à consulter la Région wallonne en préalable à l'introduction de leur règlement complémentaire avec, à la clé, une réduction des délais d'approbation (inspecteurs pour les RC sur voirie communale, les directions territoriales pour les suppléances sur voirie régionale).

Entretemps, les mesures d'exécution, précisant certaines dispenses de tutelle ainsi que les mesures pouvant être adoptées par les communes sur les voiries régionales ont été publiées.

Ainsi, l'arrêté du Gouvernement wallon prévoit que les règlements complémentaires relatifs aux mesures de stationnement payant, de stationnement réservé aux titulaires de cartes de stationnement communal ou de stationnement à durée limitée, hormis celles matérialisées par les signaux E5, E7 et E11, sont dispensées d'approbation.

En ce qui concerne les mesures de réservation de stationnement pour les personnes titulaires de la carte de stationnement pour personnes handicapées, le délai d'approbation est dorénavant de vingt jours, dans tous les cas de figure, et ce, si le règlement complémentaire porte uniquement sur cette mesure.

Concernant les voiries régionales, les conseils communaux peuvent arrêter des règlements complémentaires pour les mesures :

- de stationnement à durée limitée ;
- de stationnement payant ;
- de stationnement réservé aux titulaires d'une carte de stationnement communale ;
- de réservation de stationnement ;
- d'interdiction de stationnement ou d'arrêt sur des distances inférieures ou égales à trente mètres.

La procédure étant dématérialisée, un formulaire a été mis en ligne par la Région. Une période transitoire courant jusqu'au 1^{er} juillet 2019 avait été prévue pour laisser la possibilité aux communes de s'adapter à la transmission électronique des données. Désormais, il n'est plus possible de transmettre une demande d'approbation par courrier classique. La demande est introduite auprès de l'agent d'approbation via le formulaire électronique disponible sur le Portail Wallonie.be : www.wallonie.be – <https://monespace.wallonie.be>.

 En savoir plus : rc@spw.wallonie.be – Tél. : 081 77 24 00
Le Portail Wallonie.be : [formulaire en ligne](#)
[Le Portail infrastructures](#)

Petit rappel : Quelles sont les mesures qui nécessitent un RC ?

- la signalisation lumineuse (sauf celle prévue à l'article 64 1^{er}°, 64 2° et 64 3° du CDR) ;
- les signaux de priorité de type B (sauf B17) ;
- les signaux d'interdiction de type C ;
- les signaux d'obligation de type D (sauf D1 à 45) ;
- les signaux d'arrêt et de stationnement de type E ;
- les signaux d'indication qui entraînent des obligations ou interdictions (F1, F3, F4a, F4b, F5, F7, F9, F11, F12a, F12b, F13, F14, F17, F18, F19, F21, F89, F91, F99 a,b,c, F101a,b,c, F103, F105, F111, F113) ;
- les marques routières qui indiquent ou impliquent des obligations ou des interdictions à l'exception du bord réel de la chaussée ;
- les dispositifs surélevés, à l'exception des coussins berlinois.



RÈGLEMENTATION

Le code de la route à l'écoute de la mobilité douce



Source : lacapitale.be

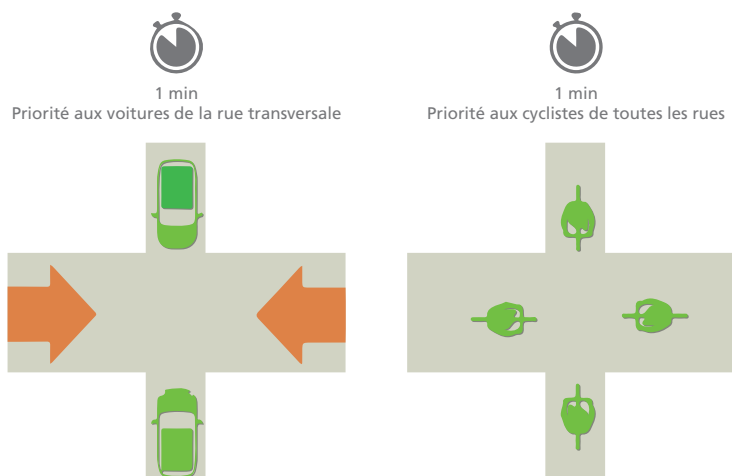
Contribuer à l'amélioration de la sécurité et du confort des cyclistes et des piétons : c'est principalement ce que visent les trois lois, promulguées le 13 avril dernier, qui apportent quelques modifications importantes à notre code de la route. En voici les principales.

De la rue cyclable à la zone cyclable

Il est dorénavant possible de créer une zone cyclable. Ainsi, la validité zonale peut être conférée aux signaux F111 et F113. Les conducteurs de cycles ou de vélos électriques speed pedelecs y sont assimilés aux cyclistes et bénéficient donc des mêmes conditions favorables de circulation.

Accès des véhicules motorisés à la rue scolaire

Les cycles et les speed pedelecs ont accès à la rue scolaire. De plus, dorénavant, sauf disposition contraire de la part du gestionnaire de la voirie, il est permis de sortir d'une rue scolaire avec un véhicule à moteur.



 Le « Carré vert » ou « Vert intégral », nouvelle règle du code de la route. Source : mobly.be

Distance au passage piéton

La distance à laquelle il est obligatoire d'emprunter un passage pour piétons est réduite à 20 mètres au lieu de 30 mètres.

Vitesse des engins de déplacement

La vitesse maximale, par construction, des engins de déplacement motorisés est portée de 18 km/h à 25 km/h. Le droit belge se met ainsi en conformité avec le droit européen.

Cela concerne tout véhicule à moteur à une roue ou plus qui ne peut, par construction et par la seule puissance de son moteur, dépasser sur une route horizontale la vitesse de 25 km/h : chaises roulantes électriques, scooters électriques pour personnes à mobilité réduite, trottinettes motorisées et autres engins électriques auto équilibrants à une ou deux roues.

Introduction du feu vert intégral cycliste

Le feu vert intégral cycliste vise le placement de feux de signalisation représentant la silhouette d'un vélo. Celui-ci permet aux cyclistes de traverser un carrefour à feux, quelle que soit la direction empruntée, alors que le trafic motorisé est à l'arrêt.

Cette mesure, déjà d'application aux Pays-Bas, répond à une demande de villes flamandes. Elle permet notamment d'éviter des mouvements conflictuels avec le trafic motorisé, en particulier lorsque le feu est vert simultanément pour le cycliste qui continue tout droit sur une piste cyclable séparée et pour l'automobiliste qui tourne à droite. La mesure se justifie surtout lorsque le carrefour est compact, équipé de pistes cyclables séparées, avec un flux cycliste important.

Ce principe est également applicable aux feux piétons, comme cela existe notamment en France.

D'autres mesures favorables aux cyclistes et aux piétons

Les tricycles et quadricycles d'une largeur maximale de 1 mètre sont maintenant assimilés aux vélos. Ceci permet par exemple aux vélos-cargos et aux vélos conçus pour les personnes à mobilité réduite de rouler à contresens dans une rue à sens unique (sens unique limité – SUL), de circuler dans les rues à circulation locale, dans les zones piétonnes et sur les chemins réservés.

Les cyclistes de moins de 10 ans (au lieu de moins de 9 ans auparavant) **sont autorisés à emprunter les trottoirs et les accotements en saillie**, et ce, quelle que soit la taille du vélo, car la limite concernant la taille des roues est supprimée.

Hors agglomération, les conducteurs doivent respecter une distance latérale de 1,5 mètre (au lieu de 1 mètre en agglomération) entre le véhicule et l'usager faible de la route (piéton, cycliste et utilisateur de cyclomoteur à deux roues).

Rouler à deux de front en agglomération est également autorisé pour les conducteurs de speed pedelecs, tant que le croisement reste possible.

 Sources : Loi du 13 avril 2019 modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique en vue d'instaurer le dispositif de « vert intégral pour les cyclistes ». MB du 21 mai 2019.

Loi du 13 avril 2019 modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique en ce qui concerne l'instauration de zones cyclables. MB du 29 mai 2019.

Loi du 13 avril 2019 modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, en ce qui concerne l'accès aux rues scolaires. MB du 1^{er} juillet 2019.

Les **trottinettes** débarquent en Wallonie



Après Bruxelles, c'est au tour de la Wallonie d'accueillir les trottinettes électriques en libre-service. À Liège, Namur et Louvain-la-Neuve, plusieurs centaines d'engins sont accessibles et offrent des solutions intéressantes de déplacement.

Dans le [Cemaphore 146](#), nous avons consacré un article aux trottinettes électriques fraîchement arrivées à Bruxelles. Pointées du doigt pour les nuisances qu'elles génèrent, ces engins ont donné du fil à retordre à la Région, qui a instauré un cadre réglementaire spécifique en publiant une ordonnance. Licence obligatoire, taille de la flotte limitée, vitesses adaptées, zones interdites au parage... et des sanctions en cas de non-respect des règles.

Les villes wallonnes aujourd'hui concernées s'inscrivent dans la même démarche que Bruxelles. Toutes fixent un cadre, au travers de chartes ou de règlements.

A Namur, avec Lime et Circ, qui déploient chaque matin plus de 200 trottinettes regroupées dans une trentaine de « hotspot », l'accent est mis sur le dialogue. Ceux-ci ont d'ailleurs été proposés à la Ville, qui a ajusté les choix en fonction de sa connaissance du contexte local. Idem pour la zone d'utilisation, celle-ci couvre désormais Salzinnes et Bomel. Cette décision a été prise sur base d'échanges et d'analyses partagées. Le système s'affine au quotidien, grâce à la richesse des données en temps réel. Quant au nombre de trottinettes, les jeux sont ouverts. Pas de maxima dans la charte, la croissance est donc permise en cas de succès.



Source : visitezliege.be

À l'inverse, pas de minima non plus, la Ville peut suggérer, mais pas imposer. « On ne leur met pas de bâtons dans les roues, et on espère que ces services s'inscriront dans la durée » nous confie le service mobilité.

Liège développe le même type de collaboration, avec les deux mêmes opérateurs, ainsi que Troty. L'engouement est important et la Ville considère cela comme un coup de projecteur sur la micromobilité. « À la veille du chantier du tram, c'est une opportunité car les pratiques de déplacements devront changer » indique-t-on. La cité ardente a d'ailleurs largement communiqué sur le sujet, avec des conseils bienveillants adressés aux usagers des trottinettes (le port du casque), mais aussi envers les automobilistes, qui doivent désormais adapter leur comportement pour mieux partager l'espace public. [Sur le site internet](#), le ton est donné « ce n'est pas un jouet, mais un véritable engin de déplacement ».

Ottignies Louvain-la-Neuve a fixé un cadre plus strict, avec une redevance de 1000 € par tranche de 10 trottinettes.



À cela s'ajoute une taxe pour l'occupation de l'espace public qui tournera autour de 0,10 € par jour par trottinette. C'est conséquent pour la start-up Axio, seule société qui détient la licence dans la cité estudiantine et exploite 40 engins. Le signal est donc à la maîtrise du système... Interrogé par l'Avenir¹, l'échevin David De Camara commente « Nous n'avons pas forcément envie d'encourager les trottinettes [...] **À Bruxelles, les trottinettes peuvent être un véritable moyen de transport alternatif. C'est moins clair pour Louvain-la-Neuve** ». Un questionnement sans doute exacerbé par la configuration des lieux, où la densité des flux piétons est à la fois un terrain fertile pour la micro-mobilité et une source de conflit potentiel entre usagers.

En filigrane, se pose alors la question des usages. En tout cas, le succès fulgurant de la trottinette prouve qu'elle répond à un besoin. **L'étude réalisée pour l'Ademe² montre que 60 % des usages sont motivés par l'attrait ludique.** Ne minimisons pas cette notion de plaisir dans les transports prônée par Sonia Lavadinho, qui peut alimenter les réflexions sur de nouvelles manières de concevoir la mobilité en ville. En outre, c'est un outil de marketing territorial, vu le nombre d'usagers extérieurs, de touristes... Mais surtout, **c'est un maillon de plus pour faciliter l'intermodalité.** « Beaucoup d'usagers l'envisagent comme un moyen de devenir un piéton augmenté, plus rapide et pouvant passer d'un mode à l'autre »³, cite Nicolas Louvet, auteur de l'étude.

Les trois villes pionnières en Wallonie reçoivent leurs premiers lots de données. Nous ne manquerons pas de revenir vers vous pour en parler !

¹ https://www.lavenir.net/cnt/dmf20190619_01349142/la-ville-d-ottignies-louvain-la-neuve-veut-limiter-l-utilisation-des-velos-et-trottinettes-en-libre-service

² La seule enquête francophone est basée sur plus de 4300 usagers à Lyon, Marseille et Paris. <https://6-t.co/trottinettes-freefloating/>.

³ <https://www.ladn.eu/tech-a-suivre/pourquoi-detestons-nous-trottinettes/amp/>.



Q NEKTO. Source : antennecentre.tv

ENTREPRISES

NEKTO : un bel exemple d'engagement

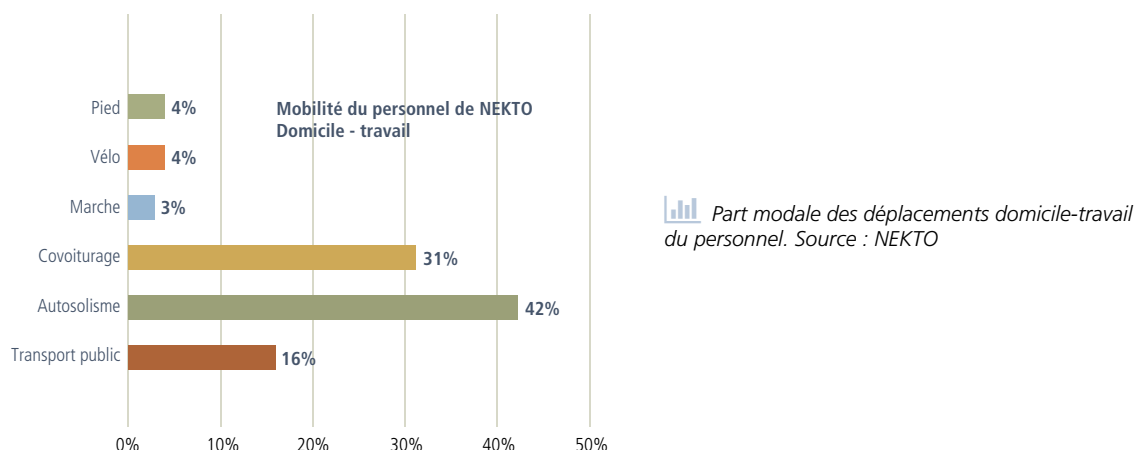
NEKTO en chiffres...

- +/- 280 travailleurs
- dont 250 présentant un handicap mental léger, moteur ou sensoriel
- dont 30 encadrants
- créée en 1963
- chiffre d'affaires : +/- 6 millions/an

 Source : Nekto

Nous l'avions annoncé dans un précédent numéro. Le Cemaphore propose, dorénavant, régulièrement, des bonnes pratiques d'entreprises, publiques ou privées, exemplaires en matière de mobilité alternative. **Petit Focus sur Nekto, une entreprise de travail adapté (ETA) particulièrement dynamique, qui enregistre des parts de covoiturage et d'utilisation des transports en commun dont nous pouvons bien être jaloux !**

Basée à Neufvilles (Soignies) et membre des ASBL du Centre Reine Fabiola, cette entreprise exerce une dizaine d'activités différentes, allant du repassage à la menuiserie, en passant par la mise sous film ou l'entretien d'espaces verts. Avec un effectif de plus de 280 travailleurs, elle a décidé de réduire drastiquement ses consommations d'énergie et ses émissions de CO₂.



Le gain financier qui en résulte est réinvesti chaque année dans de nouveaux projets URE (utilisation rationnelle de l'énergie). Elle s'est engagée à promouvoir les modes de transport alternatifs à la voiture individuelle.

L'entreprise dispose d'une accessibilité à priori peu favorable aux alternatives à la voiture. Elle se trouve pourtant à 5 kilomètres de Soignies, à distance raisonnable de grandes villes et d'une gare présentant une desserte attractive. Mais les utilisateurs du vélo ne sont pas favorisés car il n'y a pas de piste cyclable ni d'éclairage public sur une partie du trajet très fréquenté par des camions de carrières. Les utilisateurs des TEC ne sont pas mieux logés puisque Nekto n'est accessible que par un bus matin et soir, ce qui défavorise les travailleurs à temps partiel.

Une série de mesures et d'avantages financiers ont été mis en place afin de favoriser une mobilité alternative et plus propre, tels que par exemple :

- l'indemnité pour les déplacements domicile-lieu de travail à vélo ;
- l'utilisation gratuite des transports en commun via des conventions tiers-payant avec les TEC et la SNCB ;
- l'incitation au covoiturage via des avantages fiscaux en collaboration avec Taxistop ;
- l'utilisation de véhicules électriques : voitures, chariots élévateurs...

Pour créer une dynamique autour de la thématique mobilité, Nekto participe activement, depuis plusieurs années déjà, à la Semaine de la Mobilité.

Pour l'édition 2018, Nekto a participé au Grand Défi Mobilité, avec l'objectif de parcourir un maximum de kilomètres en bus, train, vélo, roller, trottinette, brouette... et au Challenge vélo de Tous Vélo Actifs. Une valve « Espace Mobilité » a été créée.

Elle présente des news et une carte isochrone réalisée pour l'occasion. Des tests de véhicules électriques, accompagnés d'un apprentissage à l'éco-conduite ont été proposés. Un outil « planning vélo électrique » permet de gérer son utilisation, y compris pour des déplacements domicile-travail. C'est aussi l'occasion de refaire la promotion du covoiturage, déjà bien ancrée dans les habitudes, en organisant des rencontres de travailleurs par équipes. Des moments de convivialité à travers petit-déjeuner et sandwich de midi offerts aux travailleurs qui ont abandonné leur voiture au profit d'un autre mode de transport ont ponctué la semaine. Le vélo est toujours à l'honneur. Une journée lui est dédiée avec formations, cadeaux...

Ces initiatives bénéficient d'une communication sans relâche, tant auprès des travailleurs que vers l'extérieur. L'énergie et la motivation de l'équipe Mobilité de chez Nekto a conduit un nombre croissant de leurs travailleurs à se passer de la voiture comme mode de déplacement principal !

Des actions classiques peut-être, mais qui ont rencontré un vrai succès et conduit à des résultats certains, même si le profil d'une entreprise de travail adapté est sans doute plus favorable à l'utilisation des modes de déplacement alternatifs.

L'édition 2019 de la Semaine de la Mobilité se profile. Espérons qu'elle nous réserve encore de belles surprises !

Contact : [Maud LAMBILLOTTE, maud.lambillotte@nekto.be](mailto:maud.lambillotte@nekto.be)

De nouveaux équipements dans les véhicules pour une sécurité accrue



 ESP : système de contrôle électronique de trajectoire. Source : caradisiac.com



À partir de mai 2022, les nouveaux modèles de véhicules devront disposer d'une série d'équipements de sécurité. Les constructeurs auront jusqu'en mai 2024 pour mettre en conformité les modèles déjà existants. L'objectif est de réduire le nombre de décès sur les routes.

Ces mesures s'inscrivent dans la **réforme du règlement européen sur la sécurité générale des véhicules à moteur**, qui vise à mieux protéger **passagers, piétons et cyclistes**, tout en préparant l'arrivée d'une mobilité connectée et automatisée.

Parmi ces équipements : un **système d'adaptation intelligente de la vitesse**, la facilitation de l'installation d'un **éthylomètre antidémarrage**, l'**avertisseur de somnolence et de perte d'attention** du conducteur, la **reconnaissance avancée de distraction** du conducteur, le **signal de freinage d'urgence** ou encore la **détection d'obstacles en marche arrière**.

Chaque année, en Europe, on comptabilise environ 25 000 décès sur la route, majoritairement dus à des erreurs humaines. Les routes européennes sont toutefois les plus sûres au monde avec une moyenne de 93 décès par cent mille habitants, contre 182 en moyenne dans le monde ¹. Ce nombre a diminué de plus de moitié au cours des deux dernières décennies mais, aujourd'hui, les chiffres stagnent et des efforts supplémentaires doivent être consentis.

La législation a été adoptée par le Parlement européen. Pas de surcoût de fabrication, donc de hausse des prix, selon les députés, puisque ces équipements nouveaux équiperont, de série, tous les véhicules.

 En savoir plus : <http://www.europarl.europa.eu/news/fr/headlines/society/20190307STO30715/securite-routiere-nouvelles-mesures-pour-reduire-le-nombre-d-accidents>

¹ Chiffres 2016. Source : OMS : https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/French-Summary-GSRRS2018.pdf.





Q Marche-en-Famenne. Source : Réseau CeM

VISITE TECHNIQUE

Les CeM à Marche-en-Famenne

Quelle politique de déplacement a été menée à Marche ces dernières années ? Quels sont les nouveaux enjeux auxquels la ville doit faire face ? Une journée de visites, d'échange et de débat, a permis d'aborder ces questions, dans un esprit de partage d'expériences.

Nicolas Grégoire, échevin de la mobilité, a accueilli les participants et n'a pas manqué de rappeler la volonté de la Ville de poursuivre une politique forte en matière de mobilité. Ensuite, Anne Schmitz a pris la parole, en tant que CeM de la Ville. Accompagnée de ses collègues, elle a livré une présentation axée sur deux sujets emblématiques : la politique cyclable et le boulevard urbain.

Comment booster la pratique du vélo à Marche ? En créant des liaisons sécurisées d'abord, accompagnées d'une offre de stationnement et d'un effort de communication. La recette est connue, Marche l'a appliquée avec brio en tant que commune pilote « Wallonie cyclable ».

Rejoindre les différents pôles d'attraction à vélo est devenu quelque chose de faisable, voire d'attractif. La liaison entre Marche et la gare de Marloie est exemplative de la qualité des réalisations : sécurité, lisibilité, confort... Le nombre de cyclistes sur le terrain ne cesse d'augmenter. Au terme de six années de soutien régional, l'enjeu est de maintenir les investissements et le niveau d'ambition !

Le deuxième focus de la matinée a porté sur le réaménagement complet de la voirie régionale qui traverse la ville de part en part et qui a considérablement modifié le visage de celle-ci. Communément appelé le « boulevard urbain », il se caractérise par une restriction de la place donnée à la voiture au profit des modes actifs, par une circulation routière apaisée et une forte perméabilité pour les modes actifs mais également par un embellissement de l'ensemble de la zone concernée. Auparavant, cet axe coupait les quartiers, aujourd'hui, il les connecte.

Le débat fut assez animé, il a porté sur les logiques d'acteurs/institutionnelles d'abord. **À Marche, la volonté politique s'inscrit dans le temps, il y a une réelle cohérence avec les choix urbanistiques le long du boulevard et la concertation avec de nombreux acteurs est une réalité.** Sur les choix techniques ensuite : la voie cyclo-piétonne centrale, les connexions, le choix des matériaux, la traversée suggérée à travers un giratoire, déconseillée par cer-

tains, mais finalement une réussite, car les usagers se sont adaptés. Cela peut paraître anodin, mais illustre néanmoins une certaine culture de l'audace.

Au menu de l'après-midi, une **visite du boulevard urbain**, où les questions d'articulation du mix commercial avec le centre ancien ont été débattues. À quelques pas du boulevard, le cœur de ville s'est ouvert aux CeM, qui ont déambulé entre des espaces publics réaménagés, des rues apaisées, piétonisées et un cadre bâti revalorisé.

Malgré cette forte volonté politique, ces belles réalisations, la politique de mobilité n'est pas sur un rythme de croisière. En effet, les habituelles plaintes sur la congestion routière engendrée par les nouveaux aménagements ou le stationnement illicite vont parfois jusqu'à remettre en cause des interventions qu'on pensait acquises collectivement...

Était-ce plus fluide avant l'aménagement ? Quel report de trafic sur le contournement fraîchement bouclé ? La révision du Plan communal de mobilité qui débute, sera une nouvelle occasion d'ancrer une vision collective, la plus largement partagée. Puisqu'apparemment, en mobilité, il faut encore et toujours convaincre !



Q Marche-en-Famenne. Source : Réseau CeM



Stationnement sur les trottoirs. Comment gérer les demandes de pose d'obstacles ?

Le stationnement des véhicules, en tout ou en partie, sur les trottoirs constitue un sujet de crispation fréquent pour les riverains et les piétons, qui interpellent la commune, via le pouvoir politique, afin de faire procéder au placement d'un dispositif... anti-stationnement. Celui-ci s'adresse ensuite au Conseiller en mobilité, chargé de trouver le remède miracle. Il faut dire qu'avec la prolifération des SUV, même les bordures hautes ne viennent pas à bout de ces comportements. Bacs à fleurs, potelets ou autres obstacles sont dès lors appelés à la rescousse.

Cette question, posée par le Conseiller en mobilité de la commune d'Amay a été diffusée aux CeM communaux et a conduit à un échange de « bonnes pratiques », montrant chez certains une prise en compte bien rôdée de ce type de problématique. En effet, si la compréhension de la réglementation pose peu de difficultés, il reste une marge d'appréciation quant à la pertinence de la demande. Il est bon d'avoir les idées claires, pour adopter une fois pour toutes la même ligne de conduite.

Sur quelles règles s'appuie-t-on ? Le code de la route toujours...

Petit rappel. Sur la voie publique, la pose de tout obstacle, gênant la circulation ou la rendant dangereuse, est interdite par le Code de la Route (article 7.3). Voilà un premier élément qui doit attirer l'attention quant à l'installation de potelets, bacs à fleurs et autres dispositifs de dissuasion du stationnement.



Source : lameuse.be

Rappelons aussi que le code de la route interdit tout arrêt ou stationnement sur le trottoir (article 24.1°) dont il donne la définition suivante. Il est « en saillie ou non par rapport à la chaussée, spécifiquement aménagé pour la circulation des piétons, revêtu de matériaux en dur et dont la séparation avec les autres parties de la voie publique est clairement identifiable par tous les usagers. » (article 2.40).

En agglomération, il est aussi interdit de stationner sur les accotements en saillie, sauf réglementation locale. Le stationnement doit prendre place sur l'accotement de plain-pied ou, en dehors des agglomérations, sur tout accotement. Mais s'il s'agit d'un accotement que les piétons doivent emprunter, une bande praticable d'au moins un mètre cinquante de largeur doit être laissée à leur disposition du côté extérieur de la voie publique. Si l'accotement n'est pas suffisamment large, le véhicule doit être rangé partiellement sur l'accotement et partiellement sur la chaussée. À défaut d'accotement praticable, le véhicule doit être rangé sur la chaussée (article 23.1.2°).

A priori, la règle est simple, et en cas de non-respect... il suffit de verbaliser, régulièrement, et, après avoir été puni, une fois, deux fois, il est probable que le contrevenant changera son fusil d'épaule. Quoique...

En pratique...

Ce n'est pas si simple. La police n'a pas que cela à faire. **Gérer cette infraction demande beaucoup d'énergie** et ne figure pas nécessairement dans les priorités de ses missions. Alors, le riverain s'adresse à la commune en lui demandant de poser des obstacles voire, dans certains cas, installe lui-même, discrètement sans doute, quelques grosses pierres afin de repousser les véhicules sur la route¹, mais dans ce cas il s'agit davantage d'accotements de plain-pied.

Quelle protection du piéton ?

Les bacs à fleurs, qui plaisent souvent au riverain, posent des problèmes d'entretien. Celui-ci est a priori à charge de la commune. Lorsqu'elle décide de placer un bac à fleur, la commune d'Ottignies Louvain-la-Neuve propose au riverain demandeur de « l'adopter », en signant une convention : « j'adopte un espace vert » par laquelle celui-ci s'engage à en assurer l'entretien.

¹ voir la [Question de CeM n°23](#). Encombrement des trottoirs, mars 2008.



Source : SPW – D434 Direction de l'Édition

La commune peut aussi mettre en place une protection du type barrière urbaine, des bornes ou des potelets à mémoire de forme ou non, en cherchant à conserver une unité et une homogénéité avec son mobilier urbain.

Plus globalement, rappelle la commune d'Herstal, l'aménagement de certaines rues afin d'y réduire les vitesses, en créant du stationnement en chicane délimité par le marquage d'une ligne blanche continue et des îlots de séparation, contribue souvent à remettre les véhicules sur la route. Lorsque la rue est étroite et ne permet pas la création de trottoirs, des potelets peuvent être associés à l'aménagement.

Bien entendu, ces dispositifs ne peuvent pas devenir une source de danger !

Quant à la conception des trottoirs, une saillie de 12 cm est aujourd'hui souvent d'application, quoique celles-ci n'arrêtent pas certains véhicules du type SUV et que, par ailleurs, l'occasion de refaire le trottoir ne se présente pas tous les jours.

De la méthode !

Interrogés, les CeM ont fait savoir qu'ils sont très régulièrement confrontés à cette demande. La manière d'y répondre varie. Mais **il importe, au sein d'une même commune, d'avoir une démarche bien claire, qui garantisse une prise en compte de chaque sollicitation avec la même méthodologie et la même ligne de conduite.**

Dans plusieurs communes, une visite sur place est organisée afin de prendre connaissance du contexte et d'y réfléchir en connaissance de cause, ensuite le cas peut être discuté en commission mobilité, avec l' élu, les techniciens, la police..., pour donner une réponse appropriée qui, souvent, est négative.

En effet, le refus semble plutôt la règle générale, sauf s'il s'agit d'un problème de sécurité pour les piétons. Car, en résumé, les obstacles sont coûteux, posent des problèmes d'entretien, dégradent le confort de passage, voire sont susceptibles de déplacer le problème un peu plus loin... au risque de devoir généraliser la mesure.

Une campagne de sensibilisation et de prévention quant à la réglementation en vigueur en matière de stationnement par la police par exemple peut aussi trouver tout son sens. Rafraîchir la mémoire des automobilistes n'est pas inutile, même si certains l'ont courte...



D'ICI ET D'AILLEURS



Le Plan urbain de mobilité (PUM) de l'agglomération de Liège est adopté

En 2008, le Service public de Wallonie, en partenariat avec les acteurs locaux de l'arrondissement de Liège (24 communes concernées), initiaient le premier PUM wallon, proposant notamment le déploiement d'un réseau de transport en commun structurant et la création d'une ligne de tram. Ce document n'a jamais été officiellement approuvé. Dix ans plus tard, de nouveaux défis sont apparus, nécessitant une stratégie sur le moyen et le long termes, avec des objectifs chiffrés à atteindre et la programmation des moyens à mettre en œuvre. Ils ont conduit à l'actualisation du premier projet de PUM. La stratégie est déclinée à l'horizon 2030, en liens étroits avec les objectifs de développement territorial. La dernière étape du processus est désormais accomplie. Le PUM a été approuvé par le Gouvernement wallon en mai dernier.

En savoir plus : <http://mobilite.wallonie.be/outils/plans-de-mobilite/plan-urbain-de-mobilite-de-liege.html>



La Stella Artois sur un bateau à bière...

AB InBev a décidé de transporter dorénavant la Stella Artois produite dans sa brasserie de Jupille à Liège par bateau, via le Canal Albert, jusque Anvers. Elle y était jusqu'ici acheminée par camions. Quatre bateaux font le voyage deux fois par semaine, soit huit rotations hebdomadaires avec, en moyenne, cent containers. D'ici deux ans, ce transport par voie d'eau remplacera jusqu'à dix mille camions sur la route, soit une quarantaine de camions par jour !

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 : Stationnement abusif. Source : ICEDD