

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

Bientôt **des autoroutes vélo en Wallonie ?**

Mobilité des Belges. **L'enquête Monitor** a livré ses résultats

Appel à projets

Des **magistrales piétonnes à Bruxelles**

Zone de basses émissions et rue scolaire. Arrêt sur image

D'ici et d'ailleurs

Des **stations de réparation de vélo sur la voie publique** : comment s'y prendre ?

Lu pour vous...





 **MOBILITÉ DOUCE**

Bientôt des autoroutes vélo en Wallonie ?



 Ville de Goettingen. Source : maintalmachtmit.de

C'est l'un des projets inscrits dans la Déclaration de politique régionale du Gouvernement wallon : **proposer aux cyclistes, d'ici 2022, des autoroutes vélo pour rejoindre Bruxelles en sécurité.** Ce type d'infrastructure existe déjà depuis de nombreuses années. Créé aux Pays-Bas, il a ensuite conquis de nombreux pays.

En effet, les vélos électriques, qui disposent d'une assistance limitée à 25 km/h, ouvrent de nouvelles perspectives en termes de confort et de distance à parcourir. Quant aux speed pedelecs, ils offrent une assistance jusqu'à 45 km/h et couvrent donc des périmètres encore plus importants.

Une autoroute vélo, qu'est-ce que c'est ?

Comme une piste cyclable traditionnelle, elle consiste en une piste séparée du trafic routier, réservée aux vélos et autres modes de transport à pédale.

Toutefois, elle est **plus large** et permet des déplacements plus fluides, dans la mesure où le nombre de croisements avec des routes traditionnelles est limité. Elle est également **bien éclairée**. Elle permet donc à ses utilisateurs de parcourir des distances importantes sans mettre pied à terre, le tout à une vitesse moyenne de 20km/h : soit plus rapidement que les voitures et les transports en commun aux heures de pointe en agglomération.

Pour atteindre ce niveau de performance, **le tracé ne suit pas nécessairement les routes « classiques »** mais **des trajets optimisés pour la pratique du deux roues**. Il nécessite parfois des aménagements importants, en particulier lorsque l'espace disponible est rare du fait des configurations existantes. Il s'intéresse aussi aux espaces longeant le chemins de fer, les voies navigables ou les autoroutes.

Le concept est né 1998 aux Pays Bas et a depuis largement essaimé en Europe, et même en Asie. Xiamen, 3.5 millions d'habitants, vient d'ouvrir le plus long tronçon au monde intégralement en aérien, d'une longueur de 7,6 km. À Copenhague, on dénombre officiellement 28 autoroutes vélo. Bruxelles a baptisé son réseau d'autoroutes vélo : RER (réseau express régional) vélo.

Un concept bientôt réalité en Wallonie ?

Pour connecter le Brabant wallon à Bruxelles, via la Flandre, cinq tronçons sont actuellement à l'étude. Ces voies express cyclables – baptisées VER – devraient être tracées :

- le long du canal Bruxelles-Charleroi depuis Tubize ;
- le long de la ligne de chemin de fer 124 – Bruxelles-Charleroi ;
- sur la chaussée de Waterloo ;
- le long de la chaussée de La Hulpe vers Rixensart ;
- le long de l'E411 venant de Wavre.

Du côté de Liège, Le Plan urbain de mobilité (PUM) de l'agglomération liégeoise a prévu 15 corridors vélo, reliant la périphérie liégeoise au centre-ville. La définition et le positionnement précis de ces liaisons est en cours. À Charleroi, le conseil communal a adopté récemment un projet de cyclo-ring desservant différents points d'intérêt et lieux stratégiques : musées, maisons communales, places publiques...

À suivre donc...



Source : infodurable.fr

Aux Pays-Bas...

...la F325, est totalement dédiée aux vélos. Elle s'étend sur plus de 17 kilomètres, entre les villes d'Arnhem et de Nimègue. Elle relie de nombreuses pistes cyclables, des gares, des écoles et différentes agglomérations. Elle a nécessité un investissement de 17 millions d'euros.

Asphalte rouge pour une bonne adhérence, tunnels pour éviter des carrefours routiers (quasiment aucune intersection), éclairage LED. Aujourd'hui, les cyclistes peuvent suivre le trafic en temps réel grâce à une application.





Source : SPF Mobilité



MOBILITÉ DES BELGES

L'enquête Monitor a livré ses résultats

Réalisée en 2017 auprès de 10 632 Belges, cette enquête contient également des chiffres sur l'ensemble des modes et des motifs de déplacements, pour toutes les catégories d'âge. Ils sont représentatifs de la population belge par âge, sexe et région. 8 000 répondants étaient majeurs. Les 2 000 autres étaient des mineurs et ont été interrogés sur base d'un questionnaire légèrement modifié.

Cette enquête est divisée en deux parties. Le questionnaire général porte sur le comportement de la personne concernée en matière de mobilité, sur la possession de véhicules et les abonnements de transports en commun dans la famille. Il est complété par un questionnaire supplémentaire sous

forme d'agenda dans lequel le répondant reprend une liste détaillée des mouvements de la veille.

L'enquête permet aussi quelques comparaisons intéressantes avec les résultats des enquêtes précédentes : Mobel en 1999 et Beldam en 2010.

La voiture reste en tête

Elle représente 61 % de tous les déplacements et 74 % des km parcourus. 84 % des ménages en possèdent au moins une. Le Belge utilise également la voiture sur de courtes distances, avec 17 % des trajets de moins d'un kilomètre effectués en voiture. 18 % des déplacements en voiture sont inférieurs à 5 km. En comparaison des enquêtes précédentes, on remarque que depuis 1999, la part des voitures dans le nombre de déplacements est passée de 67 % à 61 %. Cependant, en chiffres absolus, le nombre de trajets ne fait qu'augmenter en raison de la croissance démographique.

Les trajets domicile-travail représentent seulement 19 %

...de l'ensemble de nos déplacements alors que les déplacements pour les loisirs représentent 31 %. Toutes les catégories d'âge effectuent un grand nombre de trajets pour les activités de loisirs. Quant aux déplacements pour les courses et les services, ils représentent 25 %. À titre de comparaison, les trajets domicile-travail représentent 19 % de tous les déplacements. La différence entre le nombre de kilomètres parcourus pour les loisirs (18 km) et pour les déplacements domicile-travail (21 km) est assez faible. Quant aux achats, ceux-ci sont effectués dans les environs proches, avec une distance moyenne de 10 km.

À Bruxelles, 21 % des déplacements sont effectués en transports en commun

Cette tendance se retrouve dans les autres grandes villes où plus de 20% des déplacements sont effectués en transports en commun. Moins de la moitié des déplacements des bruxellois (46 %) se font en voiture. La marche à pied se porte toujours très bien (24 %). 56 % des voyages entre les grandes villes se font en train et dépassent donc l'utilisation de la voiture (43 %). Néanmoins la majorité des voyages, à savoir 77 %, a lieu dans des zones plus rurales. La voiture y est le principal moyen de transport.



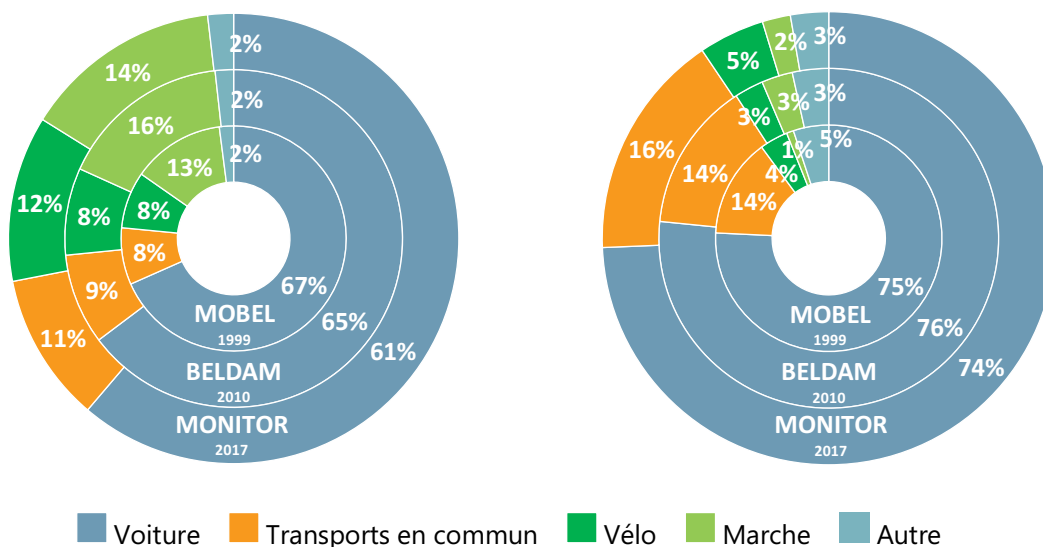
Les hommes parcourent plus de kilomètres

... et passent plus de temps à se déplacer que les femmes. **Les femmes** sont moins souvent conductrices que les hommes. Elles se déplacent plus souvent à pied ou en transports en commun que les hommes.

Quelques chiffres intéressants

À côté de ces tendances, relevées par le SPF Mobilité et Transports, nous avons épinglé quelques données présentées par mode. Il s'agit, comme toujours, de moyennes. Elles doivent bien entendu être considérées avec prudence et nuancées en fonction des contextes. Néanmoins elles sont assez éclairantes quant à ce que l'on peut attendre en termes d'utilisation.

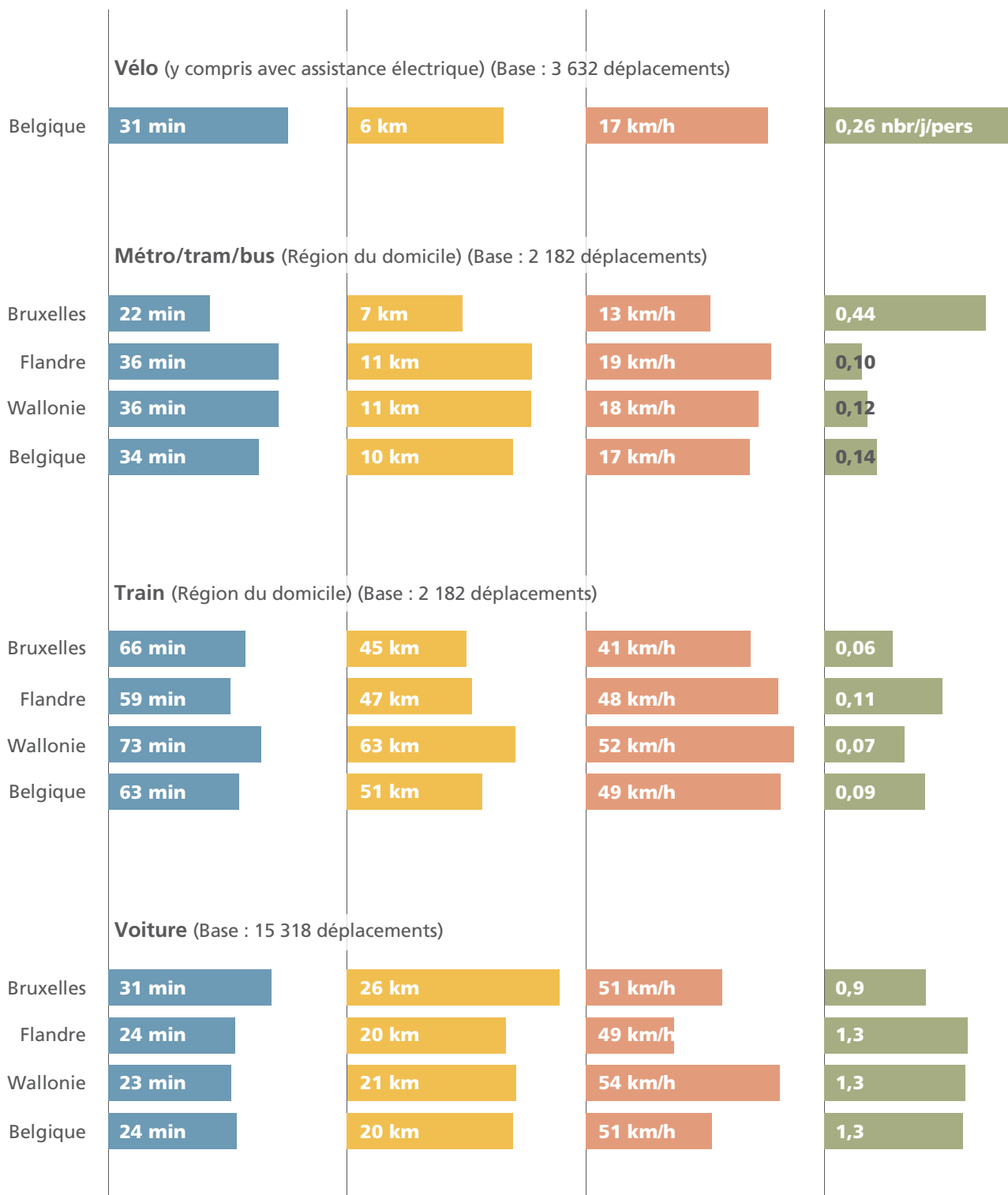
En savoir plus : Enquête Monitor sur la mobilité des Belges, SPF Mobilité et Transports, décembre 2019.



Comparaison historique des parts modales en nombre de déplacements (à gauche) et en distance (à droite). Source : enquête Monitor sur la mobilité des belges, SPF Mobilité et Transports.



 *Durée, distance et vitesse moyennes d'un déplacement et nombre moyen de déplacements par jour et par personne. Source : enquête Monitor sur la mobilité des belges, SPF Mobilité et Transports.*



APPEL À PROJETS



Mobilité et sécurité routière

Le Service Public de Wallonie invite les communes et les associations à participer à un appel à projets dans le cadre de l'éducation à la mobilité et à la sécurité routière pour l'enseignement obligatoire.

Chaque implantation dont le projet aura été retenu se verra allouer un budget de 2000 euros maximum, couvrant, en tout ou en partie, les frais de réalisation, et ce, dans la limite des crédits disponibles.

Le projet doit rencontrer les critères suivants :

- être porté par une asbl ou une commune qui dispose de minimum une expérience en matière d'éducation à la mobilité et à la sécurité routière ;
- s'adresser aux élèves de l'enseignement fondamental ou secondaire, tous réseaux confondus ;
- se dérouler durant les jours ouvrables de l'année scolaire 2020-2021.

La Fédération Wallonie-Bruxelles met deux documents à la disposition des candidats pour les aider à monter leur projet :

- le continuum pédagogique ;
- le référent pour l'éducation à la mobilité et à la sécurité routière.

La date limite d'inscription est le 24 avril 2020 à 10h.

 En savoir plus : mobilite.wallonie.be/je-suis/un-etablissement-scolaire/services-et-solutions/education-mobilite-et-securite-routiere-emsr/appe-a-projets.html.

 Contact : christine.steyvers@spw.wallonie.be, 081 77 31 22.
Education à la mobilité et à la sécurité routière : mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-etablissement-scolaire/education-mobilite-et-securite-routiere-emsr.html, emsr@spw.wallonie.be.



Label Commune pedestre et prix de la Basket d'Or

La Wallonie et l'asbl Tous à Pied invitent les villes et les communes, qui ont mis en place des actions favorables à la mobilité active et/ou au développement d'un réseau de petites voiries publiques, à participer à la troisième édition de cet appel à projets en concourant pour le label Commune pedestre ou pour le Prix de la Basket d'Or.

Ainsi, la ville ou la commune qui s'engage dans le label Commune pedestre devient une référence et une valeur d'exemple pour d'autres. En fonction du volontarisme et de la créativité de chacune, le label est couronné d'une à quatre étoiles. Depuis 2018, 45 communes ont été labellisées.

La ville ou la commune qui vient de réaliser un aménagement ou a mis en place une politique communale améliorant le confort et la sécurité des piétons sur des petites voiries publiques (sécurisation d'un chemin vers l'école, aménagement d'une venelle à l'intérieur d'un îlot, passerelle...) est invitée à concourir pour le Prix de la Basket d'Or.

Il est possible de rentrer un dossier pour le Label Commune pedestre, ou pour le Prix de la Basket d'Or, ou pour les deux.

Les dossiers de participation doivent être introduits pour le 30 juin 2020. Les labels et le prix seront remis lors de la Semaine de la Mobilité.

 En savoir plus : mobilite.wallonie.be/je-suis/une-administration/services-et-solutions/label-commune-pedestre.html.

 Contact : Élise Poskin – elise.poskin@tousapied.be – 081 39 07 13 / Boris Nasdrovisky – boris.nasdrovisky@tousapied.be – 081 39 08 11.



MOBILITÉ PIÉTONNE

Des magistrales piétonnes à Bruxelles



Dans le précédent Cemaphore, nous écrivions : « La mobilité du vingt-et-unième siècle sera douce ». Dans cette même perspective, la Région de Bruxelles-Capitale planche sur un réseau constitué de huit « magistrales piétonnes »¹. Il s'agit de **grandes liaisons, traversant la Région, dont l'ambition est de proposer des itinéraires agréables, encourageant à parcourir des distances plus longues ou simplement à se promener.**

Le futur Plan régional de mobilité bruxellois – GoodMove – trace ces itinéraires et le document associé « Ambitions » précise cette vision. Il s'agit maintenant de concrétiser ce beau projet. Des ateliers participatifs ont déjà proposé des pistes et le travail va se poursuivre. Le concept de la magistrale fixe des critères, des enjeux, définit un projet et permet d'unifier et d'encadrer une stratégie et sa mise en œuvre.

¹ Cfr à ce sujet l'article de Dirk Dufour, Les magistrales piétonnes – fleurons d'un Bruxelles plus convivial pour les piétons, le Moniteur de la Mobilité, n°55, automne 2019, pp. 4-9.



Bruxelles, esplanade à l'Avenue Rogier. Source : goodmove.brussels



Depuis 2012 et le Plan piéton stratégique, la Région bruxelloise a opté pour une qualité piétonne partout, et l'accessibilité universelle constitue le fil conducteur du Plan d'accessibilité des voiries et espaces publics – PAVE – à réaliser par chaque commune.

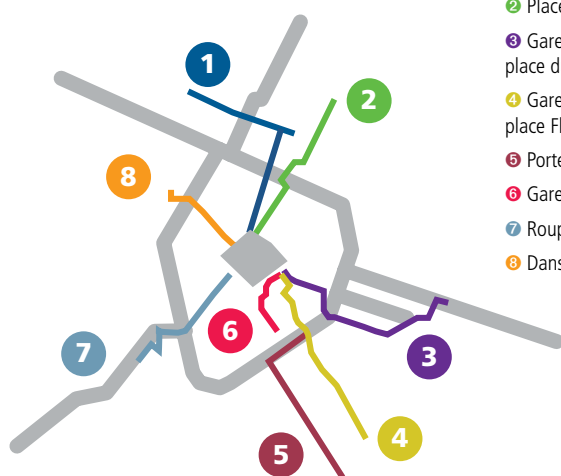
Ces objectifs sont bel et bien présents dans les nouveaux projets d'espaces publics, appréciés récemment dans le cadre d'une visite technique des CeM à Bruxelles. Citons à titre d'exemple les boulevards du centre de Bruxelles, les places Jourdan, Dumon, Cocq, Rogier... Mais cette politique est aussi le fait de la rénovation de simples rues locales.

À Strasbourg : créer un réseau piétonnier magistral reliant les centralités de quartier

C'est l'un des dix points qui définit la stratégie du Plan piéton de Strasbourg en 2012. Ainsi, « à terme, un réseau magistral – réseau « vitrine » – favorable aux piétons et reliant les différents quartiers distants de moins de deux kilomètres devrait voir le jour dans la Ville de Strasbourg. Ce réseau déclinera dans ses aménagements la philosophie du plan piéton : 50 % d'espace piétons, le traitement des nœuds de franchissement... Ce plan sera complété par une action en faveur de la création de zones de rencontre, espace dans lequel la voiture doit respecter le piéton qui est prioritaire. ».

Magistrale piétonne





- ① Place de Brouckère - Bd Emile Jacqmain - Bd Albert II - Bd Bolivar - passerelle Picard - Tour & Taxis
- ② Place de Brouckère - Bd Adolphe Max - Place Rogier - rue du Congrès - rue de Brabant - place Liedts
- ③ Gare centrale - galerie Ravenstein - rue horta - par Royal - rue Ducale - Trône - rue du Luxembourg - place du Luxembourg - parc Léopold - rue Belliard - Schuman - Cinquantenaire
- ④ Gare centrale - mont des arts - Coudenberg - rue de Namur - Chaussée d'Ixelles - place Fernand Coq - place Flagey
- ⑤ Porte de Namur - Toison d'Or - Gou'et Louise - Avenu Louise
- ⑥ Gare Centrale - Bd de l'Empereur - Lebeau - Sablon
- ⑦ Rouppe - Stalingrad - Esplanade de l'Europe - gare du Midi
- ⑧ Dansaert - porte de Flandre - Chaussée de Gand - place communale de Molenbeek

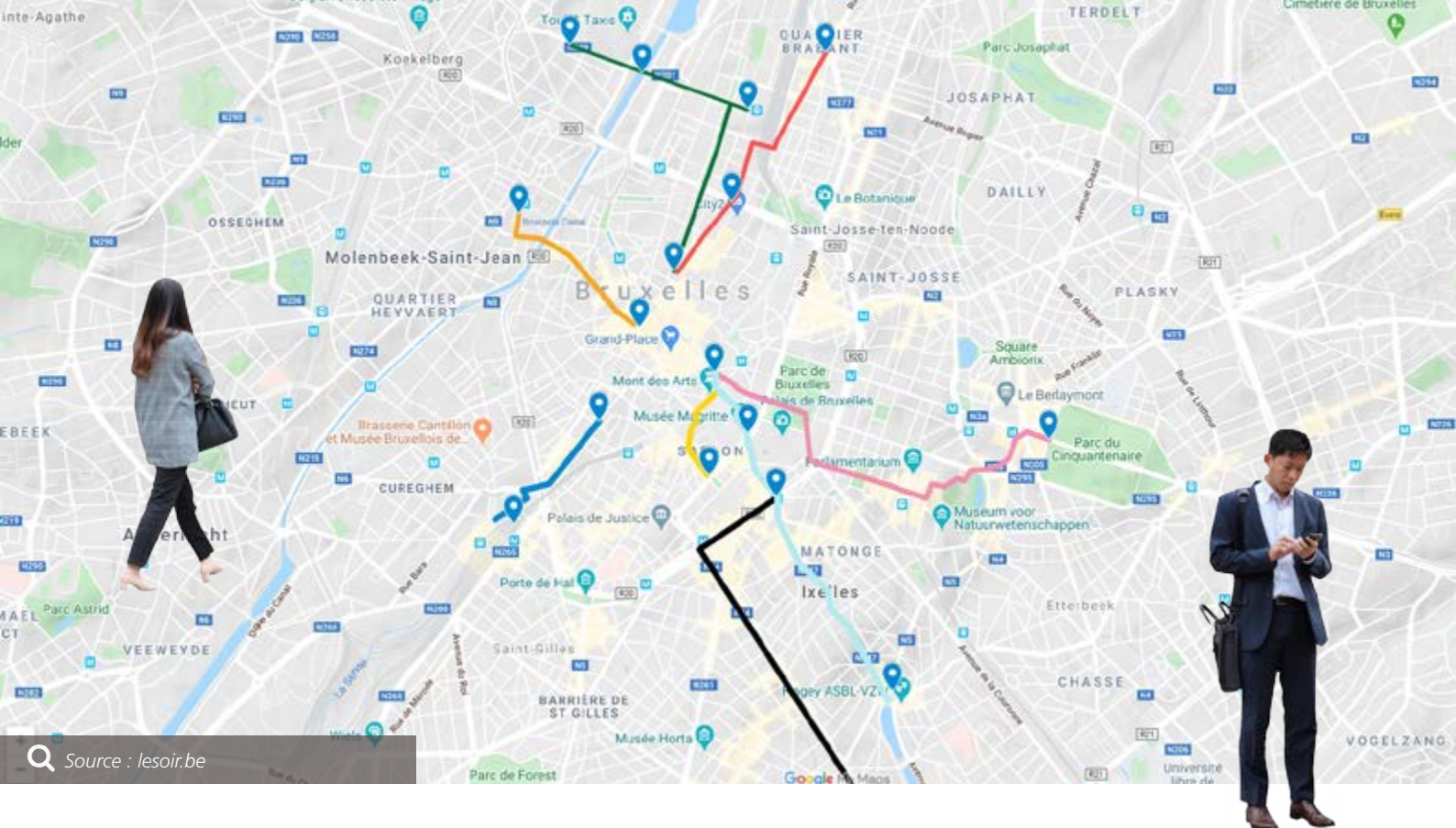
Avec les magistrales piétonnes, l'ambition est de créer des parcours exemplaires, qui donnent enfin à la marche ses lettres de noblesse. Le concept – et son nom – sont directement inspirés des magistrales de Strasbourg et d'autres villes françaises. La magistrale doit rencontrer une série de critères : constituer un axe de déplacement fonctionnel, être très utilisée, continue, marchable et lisible. En outre elle doit constituer une grande connexion urbaine, une destination en soi, une expérience magique, une continuité urbanistique et une diversité d'usages de l'espace public. Bref, tout un programme, qui est décliné sous la forme de cinq ambitions.

→ Des connexions urbaines

Ces itinéraires fonctionnels concernent des distances de 2 à 3 kilomètres et connectent les grands pôles urbains de destination. Les magistrales rayonnent depuis le piétonnier du centre de Bruxelles vers les grandes gares, les noyaux commerciaux régionaux, les pôles d'emploi et les pôles d'événements. Certains tronçons sont déjà largement fréquentés par les piétons.

Cette approche aura une conséquence sur la distribution de l'espace public entre les différentes catégories d'usagers, afin de contribuer à l'attrait de l'itinéraire et de permettre des plus grands flux de piétons. Les premiers tracés ont été choisis délibérément pour ouvrir le centre-ville au-delà du Pentagone. Le but est de reprendre le concept ailleurs dans la ville, autour des noyaux communaux et dans les connexions avec les gares RER.





→ Une destination en soi

Le monde attire le monde. Comment mettre sur pied ceux qui ne marchent pas ? En mettant à leur disposition suffisamment d'espace et une liberté de mouvement plus grande, permettant des activités, de se déplacer ou de s'arrêter bien confortablement. La circulation motorisée ne peut pas se faire au détriment des piétons. Elle doit également permettre à des piétons qui se déplacent à des vitesses différentes de se côtoyer sans se déranger. De faibles vitesses de circulation sont requises comme dans les zones de rencontre.

→ Une expérience magique

Le mot est fort ! Car l'enjeu est de donner à l'automobiliste l'envie d'abandonner sa voiture pour se joindre aux autres piétons, avec un modèle de qualité technique d'usage, un respect des normes et des directives en matière de dimensionnement, de revêtement, de passage sans obstacle, et un entretien parfait dans le temps. Gare aux trous, au pavé descellé... Davantage d'espaces verts, de l'eau, un éclairage d'ambiance, des bornes d'information, des bancs et des abris, des éléments ludiques et artistiques sont également indispensables.

→ Continuité dans la tête

L'attrait de l'itinéraire doit être déployé sur toute sa longueur, conduisant le piéton à se déplacer détendu, à effectuer au maximum le trajet d'un seul tenant, avec un minimum d'interruptions, de temps

d'attente et d'arrêt, une liberté de mouvement latérale et des mouvements en zigzag faciles, ainsi que des passages aisés vers les rues d'entrée et de sortie. Les grands carrefours complexes et les traversées d'axes de trafic cassent l'itinéraire et doivent être traités en priorité.

→ Biodiversité d'usage

Offrir l'opportunité de participer à l'aménagement ou à la gestion de l'espace : des éléments décoratifs aux jeux en passant par la verdure et le mobilier. Il importe aussi d'établir des partenariats avec les fonctions riveraines pour leur permettre d'investir l'espace public. À côté des terrasses et des étalages classiques, des formes d'utilisation plus créatives, comme un espace de travail ou de déjeuner, une exposition réalisée en partie en rue, peuvent être imaginées...

En Wallonie...

La déclaration de politique régionale wallonne annonce que le « Gouvernement investira dans la marche à pied... Un plan piéton sera élaboré et rapidement mis en œuvre, valorisant le piéton et plaçant la marche au centre des aménagements de voiries et des lieux publics, là où c'est opportun ».

Alors, bientôt des magistrales piétonnes en Wallonie ?

En savoir plus : Plan régional de mobilité (PRM)
bruxellois Good move : <https://goodmove.brussels/fr>



Q Bruxelles, zone « basse émission ». Source : lavoixdunord.fr



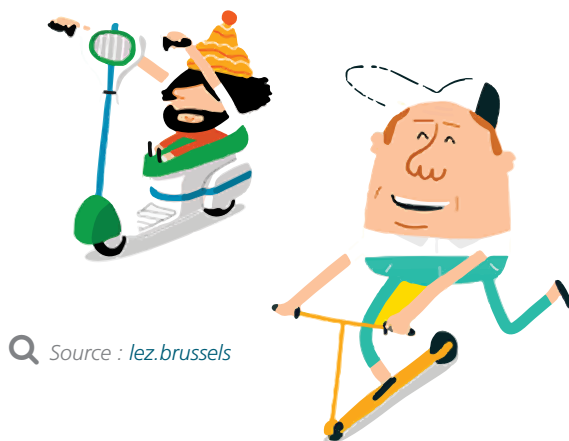
FORMATION DES CEM

Zone de basses émissions et rue scolaire. Arrêt sur image

De nouveaux outils sont aujourd'hui à la disposition des communes afin de contribuer à une mobilité mieux maîtrisée, une meilleure sécurité routière et une amélioration de la qualité de l'air. Il s'agit d'une part, de la « rue scolaire », entrée dans le code de la route belge en septembre 2018, et d'autre part, de la « zone de basses émissions », qui a fait l'objet d'un décret du Gouvernement wallon en janvier 2019.

L'une et l'autre sont encore peu connues en Wallonie : à l'état de test dans quelques communes pour ce qui concerne la rue scolaire, de projet dans une ville pour la zone de basses émissions. Il était important d'en clarifier les différentes facettes et de faire état des pratiques à ce jour. C'est pourquoi, un séminaire, destiné aux Conseillers en mobilité, a été organisé en janvier dernier.

La matinée a d'abord contribué à décloisonner les problématiques avec les contributions de Virginie Hutsemekers (AWAC), quant à ce que recouvrent les différentes émissions qui affectent le climat ou la qualité de l'air que nous respirons, et de Marie Dury (ISSEP) à propos des campagnes de mesures effectuées en Wallonie et aux résultats qui en découlent.



Source : lez.brussels

Ensuite, Alice Gérard (Bruxelles Environnement) a dressé un bilan après la première année de mise en place de la zone de basses émissions sur l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Michel Jehaes (Ville de Namur) a, quant à lui, fait état des différents outils mis en place ou à l'étude par la Ville afin de rencontrer des objectifs de qualité de l'air. Sur quelles données s'appuyer et quelles réponses apporter ? La zone de basses émissions constitue une réponse possible. Reste encore à voir si cet outil est adéquat dans le contexte namurois.

Les questions posées sont aussi éthiques puisque les plus vieux véhicules appartiennent souvent à des populations plus précarisées. Certains préconisent de contraindre les véhicules lourds et puissants et de ne pas se référer à la norme Euro. En pratique : ce n'est pas simple !

Quant à la « rue scolaire », dont nous faisons l'écho dans le précédent numéro du Cemaphore, celle-ci a rencontré un véritable intérêt lors de la dernière Semaine de la mobilité, attestant ainsi de l'opportunité de profiter de cet événement pour tester des nouvelles solutions de mobilité.

Lore Vantomme (Bruxelles Mobilité) a présenté la politique bruxelloise en matière de mobilité scolaire, insistant d'abord sur la nécessité de mettre en place différentes stratégies, ensuite d'utiliser le bon outil au bon endroit. La « rue scolaire » constitue une solution parmi d'autres, le tout s'inscrivant dans la préoccupation de préserver la santé des enfants avec une meilleure qualité de l'air.

Il est probable que la « rue scolaire » va petit à petit entrer dans l'arsenal des outils utilisés par les communes wallonnes. Celles de Braine-le-Comte, Couvin, Mont-Saint-Guibert, Nivelles, Seneffe, Walcourt l'ont testée et ont fait état d'expériences assez concluantes. Elles sont désormais rejointes par Grâce-Hollogne qui vient d'entamer un test depuis la mi-janvier.

Deux nouveaux outils, qui ne constituent pas LA solution à tous les défis auxquels il faut faire face mais apportent chacun, dans des contextes précis – qu'il s'agira d'apprécier avec discernement – des éléments de réponse qui varient selon les cas.

En savoir plus : <http://mobilite.wallonie.be/news/zone-de-basses-emissions-et-rue-scolaire>

Mont-Saint-Guibert. Source : rtbf.be





Source : lameuse.be

Un garage privé transformé en parking vélo à Bruxelles

Parking Brussels a ouvert un espace de stationnement vélo dans un garage privé de 120 m² qu'elle loue à des particuliers dans le quartier dense des Marolles. C'est une première. C'est Parking Brussels qui a installé les racks. La serrure s'ouvre avec une application Bluetooth.

Le loyer est constitué d'un montant garanti, calculé sur base de l'offre et de la demande dans le quartier pour ce type de garage. Ensuite, il y a une part variable qui est fonction du nombre d'abonnés au parking. Concrètement, cela coûte 60 euros par an pour un vélo classique et 120 euros pour un vélo cargo.



Pep's - Le Programme de redéploiement des espaces publics pour la Ville de Liège

PEP'S – pour - Prospective Espaces Publics. C'est un travail de diagnostic, de caractérisation et d'identification de stratégies possibles pour rencontrer l'ambition d'espaces publics de qualité, notamment en ce qui concerne les espaces verts et le réseau de cheminements cyclo-pédestres sur le territoire de la Ville. À terme, chaque Liégeois et chaque usager de la ville devra trouver, à maximum 10 minutes de chez lui ou de son lieu d'activités, un parc ou un espace vert de qualité. Ces ambitions sont traduites à travers des enjeux d'objectivation et de priorisation des besoins, un plan d'actions, des moyens opérationnels et des budgets. Les options et leur concrétisation feront ensuite l'objet d'une concertation.

En savoir plus : www.liege.be/fr/vie-communale/services-communaux/urbanisme/actualites/peps-programme-de-redeploiement-des-espaces-publics-de-qualite





D'ICI ET D'AILLEURS



Source : heron.be

La commune d'Héron propose dorénavant de partager deux voitures avec ses habitants

Pour quelques heures le soir, ou bien le week-end, deux voitures du CPAS, de 5 et de 8 places peuvent être réservées via la plate-forme de partage de véhicules Cosycar. En journée, durant la semaine, ces véhicules sont utilisés par les services du CPAS. Cela concerne notamment le « port-à-bus », ou portabus : taxi social de la commune de Héron.

Une septantaine de communes flamandes offrent, via cette même plate-forme, ce service à ses habitants. En Wallonie, la commune d'Ottignies-Louvain-la-Neuve est à l'origine d'une initiative similaire avec un véhicule, via la plate-forme Wibee. Espérons que ce type d'initiative fera encore d'autres petits.



Source : lavenir.be

Et à Nivelles, deux voitures partagées dans le cadre d'un nouveau complexe immobilier

Le site des usines Lazer, une ancienne friche située à proximité immédiate de la gare de Nivelles vient de faire l'objet d'un projet immobilier de Thomas & Piron d'un peu plus de 170 logements. Il accueille deux voitures partagées de la société Cambio.

L'excellente localisation permet d'envisager une utilisation des voitures tant par les habitants des immeubles que par d'autres utilisateurs.





Des stations de réparation de vélo sur la voie publique : comment s'y prendre ?

Déjà bien implantées dans d'autres pays, les stations de réparation ou simplement de gonflage de vélo trouvent aujourd'hui leur place parmi le mobilier urbain. Le dispositif se compose généralement d'un support pour le vélo auquel sont fixés une pompe et un set d'outils (clés, tournevis, démonte-pneu...) très utiles pour effectuer de petits réglages ou réparations.

On dispose encore de peu d'équipements en Wallonie, et la question a été soulevée par la CeM de la commune de Soumagne qui va en installer une très prochainement.

En Région de Bruxelles-Capitale, des subsides régionaux sont prévus à l'intention des communes dans le cadre de la promotion de l'utilisation du vélo : installation d'une pompe à vélo publique, d'un arceau pour vélos avec une pompe intégrée, ou d'une station de réparation publique.

Ainsi, la commune de Jette a, dans un premier temps, effectué un test avec quelques exemplaires, afin de s'assurer que l'équipement répondait à un besoin et qu'il n'était pas systématiquement vandalisé. L'expérience a été jugée positive. Une dizaine de stations de gonflage sont placées. Sur la commune d'Auderghem une trentaine de stations sont disponibles.

La question de la bonne localisation de cet équipement doit prendre en compte à la fois la pertinence du site envisagé, compte tenu de sa fréquentation par des cyclistes, de la facilité d'accès et du risque non négligeable de vandalisme de l'équipement (pompe cassée, outils manquants...). Le contrôle social a donc toute son importance. On veillera également à ce que l'espace nécessaire à leur utilisation n'entrave pas le déplacement des piétons.



Q Kit pompe vélo « altao-pump »



Wépion, Abri & station de réparation vélo. Source : Ville de Namur

À titre d'exemple, sur le territoire de la Ville de Namur, trois équipements ont été placés dans le cadre de la pose de haltes vélo (auvent + arceaux + banc/table + pompe + outillage) le long du RAVeL. Après deux années d'utilisation, deux sont encore en parfait état et la troisième a fait l'objet d'importantes dégradations.

Un suivi régulier, vérifiant que le matériel est toujours opérationnel, est indispensable, même si certains cyclistes s'empressent de signaler les problèmes constatés. En effet, il apparaît que les cyclistes apprécient la mise à disposition de ces équipements et sont très déçus lorsqu'ils ne fonctionnent plus.

Différents modèles sont proposés par des fabricants de mobilier urbain. Il faut être attentif à la solidité, à la durabilité dans le temps, à la résistance au vandalisme, aux contraintes de maintenance et d'entretien et bien sûr à l'ergonomie du dispositif qui doit être commode à l'utilisation.

Le prix varie de 1 000 à 3 000 €.



Voirie, espaces publics : solutions économes, les fiches du Cerema, Collection Expériences et Pratiques, www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/voirie-espaces-publics-solutions-économiques.

Le réemploi d'une voie ferrée en liaison douce : l'expérience de Caux-Austreberthe, Pays de Caux, avril 2019, fiche n°01, 12p.

Un parking-relais modulable en période estivale : l'exemple d'Arcachon, fiche n°02, avril 2019, 12p.

Reconversion d'un parking en parc urbain à Saint-Étienne, fiche n°03, novembre 2019, 12 p.

Cette collection de documents a pour objectif de proposer aux collectivités locales des solutions économes pour la conception et la gestion de la voirie et des espaces publics. Chaque fiche présente et détaille des expériences qui sont à la fois innovantes et économiques. Leurs atouts ainsi que les enseignements que l'on peut en tirer y sont analysés.



Charte sur les aménagements piétons en Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles Mobilité et CRR, 2019, 24p., https://mobilité-mobilité.brussels/sites/default/files/charte_sur_les_revêtements_piétons.pdf.

Bruxelles Mobilité, avec l'appui technique et scientifique du CRR, a établi une charte reprenant les différents types de revêtements piétons, hormis les revêtements podotactiles, et les procédures de mise en œuvre pour garantir une accessibilité PMR et une qualité d'usage optimale. Cette charte décrit donc les conditions nécessaires à la mise en œuvre de revêtements piétons accessibles lors de tout nouvel aménagement réalisé sur le territoire régional bruxellois. Elle a été validée par le Gouvernement régional en novembre 2019 qui demande que toutes les administrations qui travaillent sur les espaces publics et les voiries s'y réfèrent pour respecter le principe du design universel y compris pour les revêtements.



Le vélo à assistance électrique. Comment bien utiliser un VAE ?, SPW et AWSR, 2019, 12 pages, <http://mobilite.wallonie.be/home/politiques-de-mobilite/wallonie-cyclable/le-velo-a-assistance-electrique.html>.

Ce petit guide de bonnes pratiques reprend une foule de conseils utiles pour le futur utilisateur d'un vélo à assistance électrique. Il rappelle également toutes les règles de circulation du code de la route qui visent spécifiquement les cyclistes et les comportements à adopter en différentes circonstances. Il s'arrête sur l'équipement obligatoire et facultatif destiné à la sécurité à l'utilisation mais aussi pour décourager le vol du vélo, et aborde la question des assurances. Il propose également quelques ressources en matière d'itinéraires de balades.

Enquête nationale sur l'autopartage, bureau de recherche 6t, avec la contribution financière de l'Adème, décembre 2019, 206 p., <https://6-t.co/enquete-autopartage-2019/>

Publiées en 2012 et 2016, les deux premières éditions de cette enquête constituaient les premières études d'envergure sur les usagers, les usages et les impacts de l'autopartage en France. Menées auprès d'au moins 2 000 usagers, abonnées d'une vingtaine de services d'autopartage différents, elles ont mis en évidence l'effet « déclencheur de multimodalité » de l'autopartage en boucle. Trois ans après la dernière enquête, la question se pose de savoir si l'autopartage joue encore le même rôle dans la mobilité urbaine.





 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

 Conception, rédaction et coordination :

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

 Photo de couverture : Adobe Stock