

# le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

**Applis anti-bouchons.**  
Que faire ?

**Rencontre annuelle des experts de la mobilité.**  
Action !

Lu pour vous

**Formation des Conseillers en mobilité.** Un nouveau tournant

**Liège teste une mise en lumière des passages piétons**

**Règlements complémentaires de circulation routière.**  
Du neuf en 2019

D'ici et d'ailleurs

Un **plan d'actions** pour le **zoning des Plénesses**

Question de CeM. **Suppression d'un emplacement de stationnement pour personne handicapée ?**  
Quand ? Comment ?





 **ÉDITO**

# Applis anti-bouchons : que faire ?

Voilà des outils qui ont été adoptés par des conducteurs. Les disciples de Waze en particulier, autrement dit, les « wazers », sont de plus en plus nombreux. Le principe est simple : les conducteurs, solidaires, signalent embouteillages, accidents, véhicules arrêtés ou autres dangers et problèmes sur la route. Ceci garantit, avec une assez bonne fiabilité, une situation, en live, de l'état du réseau routier, et l'application, particulièrement réactive, propose d'emprunter des itinéraires « bis ».

Si ce système conduit, a priori, à une forme de lissage du trafic, il ne fait pas que des heureux et comporte de réels inconvénients, voire des nuisances, lorsqu'il guide les usagers à travers des villages, des rues situées dans des quartiers résidentiels...

Alors, que faire ? Existe-t-il des outils pour empêcher ces nouvelles pratiques ? Adopter des plans de circulation conduisant à mettre en place des boucles, empêchant ainsi le trafic de transit, constitue bien sûr une solution, qui peut d'ailleurs contribuer à apaiser certains quartiers. Toutefois, ce principe ne convient pas partout et ne peut être généralisé, car il est sus-

ceptible d'impacter négativement les déplacements des riverains motorisés.

C'est ainsi qu'au nord de Bruxelles, des communes proches des grands axes de circulation sont occupées à tester une autre formule. Elles ont opté pour une limitation d'accès de certaines rues aux riverains et personnes autorisées, aux heures de pointe, en plaçant des panneaux à message variable (PMV) qui sont couplés avec des caméras de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (ANPR), infligeant ainsi une amende sous la forme d'une sanction administrative communale (SAC) de 55 € aux contrevenants.

C'est le cas de Steenokkerzeel et Kortenberg, deux communes situées à proximité de l'E19 qui relie Anvers à Bruxelles pour l'une, et de la chaussée de Louvain à l'E40 pour l'autre. Overijse et Wemmel sont aussi impliquées dans ce genre de démarche. Il semblerait que Gand et Louvain y ont recours également.

Et si les applications anti-bouchons dégradent en réalité les conditions de circulation ? Des chercheurs de l'université de Berkeley se sont intéressés à ces GPS accessibles sur les smartphones. Derrière la perspective de mettre le moins de temps possible pour rejoindre sa destination, les conséquences sur le trafic peuvent se révéler problématiques.





Source : [lavoixdunord.fr](http://lavoixdunord.fr)

Une simulation informatique<sup>1</sup> montre deux scénarios. Dans le premier, 20 % des automobilistes utilisent une application anti-bouchon, dans le deuxième, personne n'y recourt. Un incident est généré, bloquant une partie des voies d'une autoroute pendant 45 minutes. Dans le premier scénario, les automobilistes informés empruntent un itinéraire de report, dans le deuxième cas, la file de voitures s'allonge...


La vidéo liste les effets négatifs du scénario où 20 % des automobilistes sont guidés par une application anti-bouchon. La bretelle qui permet de quitter l'autoroute est encombrée pendant un certain temps, de nouveaux embouteillages se forment suite à ces changements d'itinéraires, et sur les voies secondaires, la situation tarde à revenir à la normale avec une vitesse ralentie et des carrefours bloqués, car ne disposant pas d'une capacité suffisante pour absorber autant d'automobilistes.

Il semblerait donc que l'impact d'une adoption massive de ces applications joue de manière importante. Moins nombreux sont les automobilistes qui les utilisent : plus ils en retirent un gain important

en termes de temps économisé. Cela expliquerait l'efficacité de ces systèmes à leurs débuts. Aujourd'hui, massivement adoptées, ces applis risquent de rapidement dépasser ce seuil critique d'efficacité.

Les chercheurs restent prudents sur les conclusions à établir, mais il semblerait qu'avec 20 % d'utilisateurs d'applis anti-bouchons, soit une voiture sur cinq, les conditions de circulation se dégradent à l'échelle de la circulation globale.

Pas de solution miracle donc et davantage d'attention de la part du gestionnaire de voirie pour éviter une diffusion indésirable du trafic...

 La rédaction

<sup>1</sup> <https://youtu.be/NOKYK2yuyeM>



## ÉVÉNEMENTS

# Rencontre annuelle des experts de la mobilité Action !

Le 23 novembre dernier s'est tenue la rencontre annuelle des experts wallons de la mobilité. L'occasion de remettre leur certificat aux nouveaux Conseillers en mobilité et aux Mobility managers, ainsi que les prix remportés par les entreprises qui ont mené des actions exemplaires dans le cadre de la Semaine de la Mobilité.

Cette journée, dédiée à la convivialité et aux rencontres entre acteurs de la mobilité, a aussi permis de prendre connaissance de la politique wallonne en la matière et de découvrir les travaux en cours en vue de la fusion des deux Directions générales du Service public de Wallonie. Ensuite, des partages de projets et la présentation de divers outils ont été proposés dans différents ateliers, passant ainsi des principes à la réalité et à la concrétisation sur le terrain.

## Vision FAST 2030 mobilité

Il s'agit de la politique annoncée par le Gouvernement wallon. Dominique Verlainne, Chef de cabinet adjoint du Ministre de la Mobilité, a rappelé les enjeux et les objectifs chiffrés de cet ambitieux programme qui vise une diminution conséquente des déplacements en autosolisme et un transfert vers les autres modes de déplacement, impliquant des changements majeurs dans nos comportements. Cette politique devra bien entendu être soutenue par des investissements conséquents afin de rendre cette évolution crédible et possible, comme prévu dans le Plan wallon d'Investissements 2019-2024.

## Fusion DGO1-DGO2 du SPW

Ensuite, Jean-Michel Baijot, Directeur délégué du Département de la Stratégie de la Mobilité de la DGO2, a exposé le grand chantier en cours qui vise la fusion de deux grandes Directions générales du Service public de Wallonie. En effet d'ici quelques mois les Directions générales Routes et Bâtiments, ainsi que Mobilité et Voies hydrauliques ne feront plus qu'une, sous la dénomination Mobilité et Infrastructures, pour davantage d'efficacité et de cohérence entre les missions des uns et des autres.

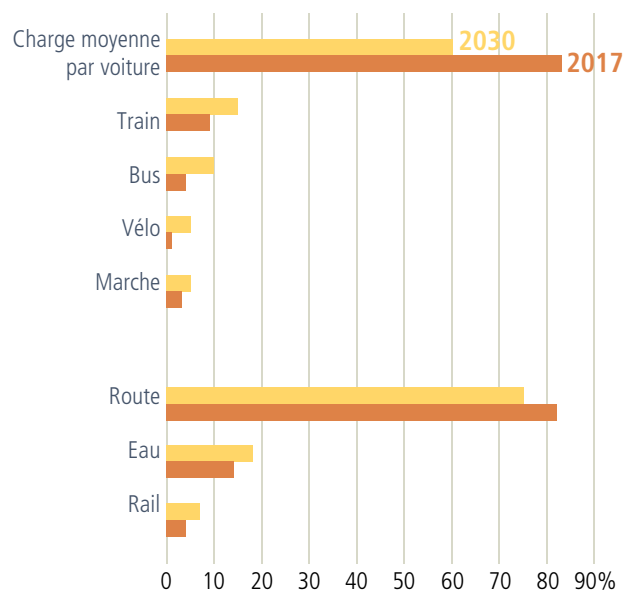
Les participants se sont ensuite dirigés vers différents ateliers, en fonction de leurs centres d'intérêts propres. Le mot-clé de différentes interventions était : « action ».

## Sur le terrain

A Hannut, Florence Degroot, échevine, et Philippe Lederer, du Gracq, ont témoigné des mesures prises afin de développer un réseau cyclable attractif, notamment avec le placement de signaux F99 sur 70 kilomètres de chemin de remembrement. Des difficultés importantes subsistent toutefois pour la mise en œuvre de projets, nécessitant une meilleure compréhension entre acteurs.

À Chaudfontaine, c'est une démarche exemplaire de création d'un réseau communal de mobilité douce qui a vu le jour. Elle s'appuie sur des chemins et sentiers et vise à relier les bassins de vie aux pôles d'attraction. Elle a nécessité des acquisitions foncières et la réalisation d'aménagements. Stéphan Poncelet, CeM de la commune, porte ce projet depuis plusieurs années déjà.

Ottignies-Louvain-la-Neuve, commune pilote Wallonie cyclable, dispose d'un programme clair et structuré qui inscrit ses actions dans une meilleure coordination des acteurs, un plan d'investissements, une évaluation des aménagements... Sandra Mertens, CeM de la commune, a exposé les principales étapes de la démarche et établi un état des lieux des concrétisations.



FAST 2030, objectifs de mobilité. Source : wallonie.be







Q Namur, "Voie verte". Source : Ville de Namur

Le **projet de voie verte urbaine, reliant la gare de Jambes à la gare de Namur**, se concrétise petit à petit, profitant de différentes opportunités, charges d'urbanisme et autres, afin de garantir un tracé continu et essentiellement en site propre. Barbara Colfs, CeM à la Ville de Namur, a fait état de l'évolution de cet itinéraire essentiel pour le développement du vélo namurois, nécessitant vision et ténacité afin de mener ce projet à son terme.

Le **déménagement des bureaux** constitue une excellente opportunité pour déployer une politique de mobilité claire et volontariste au sein d'une entreprise et s'interroger sur la localisation optimale du site d'activités. Salima Abu Jeriban a présenté l'**exemple du bureau Tractebel** qui a implémenté diverses mesures concrètes à cette occasion.

Fabrice Piat, de la **cellule ferroviaire du Service public de Wallonie**, a exposé le cas concret des **initiatives prises en vue d'augmenter la fréquentation de différents points d'arrêt situés sur la ligne ferroviaire Charleroi-Couvin** dite « à faible densité de population », avec la création d'un comité de ligne d'utilisateurs qui détermine et coordonne des actions et communique. Actions embouteillages, actions scolaires, sets de table et sachets de pain dédiés : des efforts importants sont déployés, sans oublier une optimisation des correspondances train-train et train-bus.

Estelle Nicolay, de l'**AMCV**, a exposé les **concepts de pop-up place et de place-making**, qui visent une réappropriation éphémère de l'espace public par les citoyens, en l'occurrence à Wavre avec la transformation d'un parking de centre-ville en espace de détente : une approche qui a évolué d'année en année et a engendré un vrai bénéfice pour la dynamique commerciale du centre-ville.



Q "Place-making" Place de Wavre. Source : AMVC



Source Atingo, lyonmag

## Concepts et outils

En parallèle à ces exposés de terrain, différents intervenants ont aussi présenté des **outils et des services de mobilité**, destinés à améliorer l'expertise ou à permettre des changements de comportements de déplacements.

Ainsi, Atingo a développé une **méthodologie pour évaluer la qualité d'un itinéraire piéton structurant**. Celle-ci a été exposée par Alexandra Dusausoy.

Olivier Vandamme, du Centre de recherches routières, a présenté une **machine**, mise au point en interne, mesurant la planéité, l'adhérence, le dévers, la pente... des revêtements de différents itinéraires piétons, permettant de leur attribuer un score.

Différents outils utiles aux entreprises qui visent à encourager le transfert modal ont été décrits par Emmanuelle Brunetti, de Traject.

Cécile Rousselot, de Pro Velo, a fait un **focus sur la promotion du vélo en entreprise**, les outils disponibles, l'intérêt d'une démarche claire, structurée, procédant par étapes...

Les premiers **résultats de l'enquête « Monitor »** réalisée en ligne et portant sur la **mobilité et la sécurité routière**, réalisée à la demande du Service fédéral Mobilité et Transports ont été révélés par Julien Leblud, de VIAS.

Annelies Develtere, de VIAS également, a fait part des **expériences pilote de navettes autonomes** à Hansur-Lesse et à Waterloo, et fait un bilan des défis à rencontrer pour rendre possible et sûre l'utilisation de ce type de véhicule.

La « **rue scolaire** », **nouveau concept maintenant inscrit dans le code de la route**, est un outil soutenu par la Région de Bruxelles-Capitale. Lore Vantomme et Marie-Noëlle Collart ont dressé un premier état des lieux et des questions qu'il soulève.

Sandrine Vokaer, de Taxistop, a rappelé l'**intérêt d'une meilleure utilisation des voitures particulières et la pertinence de l'autopartage en privé**, avec toutes les conséquences bénéfiques pour un usage beaucoup plus rationnel des véhicules.

La **problématique du « last mile » en ville** fait appel à des solutions alternatives comme les livraisons en vélo-cargo : une dynamique portée à bras-le corps par le Coursier wallon et ses deux représentants : Jérôme Robert et Olivier Bringard.

Wanda Debauche, du Centre de recherches routières, a rappelé la nécessité d'une **approche structurée et rigoureuse des livraisons pour une entreprise** à travers les exemples de deux études pilotes menées à Bruxelles à l'ULB et chez BNP Paribas.



"Le Coursier Wallon". Source : lampspw.wallonie.be





🔍 Mobility Van. Source : [mobilite.wallonie.be](http://mobilite.wallonie.be)

## **Diplômés**

- 13 *Mobility managers*
- 21 *Conseillers en mobilité qualifiés*
- 26 *Conseillers en mobilité*

## **Prix et récompenses**

**Prix du Challenge vélo** : ISSeP

**Prix du Défi Mobilité 2018** : les gagnants de chaque catégorie remportent un vélo électrique. Les deuxièmes et les troisièmes de chaque catégorie reçoivent un leasing d'un an d'un vélo électrique.

### **Administrations publiques**

- 1<sup>er</sup> : CHR Liège
- 2<sup>ème</sup> : CPAS et commune de Braine l'Alleud
- 3<sup>ème</sup> : UVCW

### **Défi Entreprises**

- 1<sup>er</sup> : Nekto
- 2<sup>ème</sup> : Optiwatt
- 3<sup>ème</sup> : Enersol

### **Défi des représentants des travailleurs**

- 1<sup>er</sup> : SGS
- 2<sup>ème</sup> : Saint Bernard
- 3<sup>ème</sup> égalité : CSC Huy Waremme & CHU Namur

Enfin, Michael Darchambeau a présenté la **plate-forme Urbantz**, qui a pour ambition d'optimiser le coût des livraisons tout en ayant une visibilité en temps réel sur leurs flux, du premier et du dernier kilomètre, via les choix d'itinéraires, les ressources livreurs...

Durant toute cette journée, des stands ont permis aux participants de rencontrer les partenaires de la Région, mais aussi des nouveaux acteurs, qui oeuvrent tous en faveur d'une mobilité alternative, active et douce.

L'essayer, c'est l'adopter ? Le **Mobility Van** proposait aux participants de tester différents petits engins de mobilité électrique. Ses fondateurs le décrivent comme « un kiosque d'information ambulante partagé par l'ensemble des acteurs de la mobilité pour promouvoir de nouvelles manières de se déplacer. »

 En savoir plus : [mobilite.wallonie.be/colloque-des-experts-de-la-mobilite-2018.html](http://mobilite.wallonie.be/colloque-des-experts-de-la-mobilite-2018.html)



🔍 Urbantz. Source : [safesmart.city](http://safesmart.city)



## LU POUR VOUS

### **J'ose prendre le train. Mon guide d'apprentissage pour voyager seul, SNCB, 2018.**

Prendre le train seul ou trouver son chemin dans une grande gare SNCB n'est pas évident pour tout le monde. Certains voyageurs ont plus de difficultés à lire et à comprendre des informations, s'orienter, acheter un billet de train ou demander de l'aide. La SNCB a travaillé sur ce guide d'apprentissage avec des personnes avec un handicap intellectuel ou avec des problèmes de compréhension et d'orientation, ainsi qu'avec plusieurs associations qui ont une large expertise en la matière.

Le guide d'apprentissage est écrit dans un langage facile à lire et à comprendre et est téléchargeable sur le site web de la SNCB. Il peut être complété avec l'aide éventuelle d'un proche ou d'un accompagnant, en fonction de l'expérience et des préférences de la personne qui veut voyager seule.



### **Points d'arrêt de bus et de car accessibles à tous : de la norme au confort, Cerema, 2018, (Références).**


Afin de permettre à tous les citoyens, y compris les personnes à mobilité réduite, d'accéder aux transports, un aménagement adapté des arrêts de bus ou de car est indispensable. Cet ouvrage, qui s'adresse principalement aux autorités organisatrices de transport et aux gestionnaires de voirie, propose des recommandations, dépassant parfois les normes d'accessibilité, pour l'aménagement de ces points stratégiques.

Dans sa première partie, l'ouvrage propose un focus sur la réglementation actuelle, sur les besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite et sur la coordination des différents partenaires impliqués dans l'organisation du transport par bus ou par car. Cependant, la réglementation en matière d'aménagement d'un point d'arrêt ne répond pas à l'ensemble des difficultés rencontrées par les PMR. En effet, ces textes se sont concentrés sur les besoins des personnes en fauteuil roulant et, pour partie, des personnes déficientes visuelles. Plusieurs collectivités ont ainsi élaboré, en concertation avec les associations du secteur, des chartes locales d'aménagement des points d'arrêt pour répondre aux besoins non couverts par la réglementation.



# Conseiller en mobilité : un nouveau tournant !



 Formation CeM, mise en situation PMR. Source : Réseau CeM

Initiée en 1999, la formation de Conseiller en mobilité – ou de CeM pour faire plus court – fait régulièrement l’objet de remises en question critiques. Quoi de plus enrichissant pour tous, formés et formateurs, que cette dynamique qui vise une meilleure adéquation aux exigences, pour davantage d’efficacité et pour tenir compte au mieux de l’évolution de cette problématique, combien sensible.

En 2013, la formation a fait l’objet d’une refonte assez fondamentale, proposant, au terme d’une formation générale de 16 jours, 6 jours d’ateliers pratiques autour de cas concrets, destinés en particulier aux communes mais ouverts à tous en fonction des motivations, un travail en duo et une évaluation finale. Elle débouchait ainsi sur deux « diplômes » : celui de Conseiller en mobilité et celui de Conseiller en mobilité qualifié.

Après sept cycles de formation basés sur ce concept, il est apparu que les travaux présentés montraient une forte implication et une qualité certaine, nécessitant toutefois une énergie importante en fin d’un processus déjà long...

Afin de valoriser ce constat, fin de l’année 2018, la formation a été ajustée pour encore mieux rencontrer les besoins.

Elle s’inscrit désormais dans un processus de construction-évaluation continue qui prend appui sur un exercice, sorte de fil rouge. Chaque projet, basé sur des cas concrets rencontrés par les candidats CeM dans leur travail quotidien, est travaillé en groupe de 4 à 5 personnes, permettant un bon encadrement par les formateurs. Il est élaboré « en classe », diminuant ainsi les prestations « hors classe ». Tous les participants accèdent à l’évaluation, et donc à la qualification et seront donc des CeM qualifiés.

En conséquence, la formation est désormais plus courte, puisqu’elle est organisée sur 16 jours, dont 12 jours sont consacrés à la formation proprement dite et 4 jours au travail en atelier. Certains thèmes sont abordés plus brièvement, laissant toujours la possibilité de les approfondir par ailleurs dans le cadre des ateliers par exemple, voire des formations continues du réseau des CeM. Le temps consacré aux exercices et visites de terrain est conservé, voire a augmenté, privilégiant ainsi le côté actif et participatif de la formation.

Un nouveau groupe a déjà entamé, plein d’enthousiasme, cette formation de CeM nouvelle mouture. Les inscriptions sont d’ores et déjà ouvertes pour les groupes suivants.

 Contact : [reseau-cem@spw.wallonie.be](mailto:reseau-cem@spw.wallonie.be)  
[bernadette.gany@spw.wallonie.be](mailto:bernadette.gany@spw.wallonie.be)  
[brigitte.ernon@spw.wallonie.be](mailto:brigitte.ernon@spw.wallonie.be)



# Liège teste une nouvelle mise en lumière des passages piétons



La Ville de Liège et RESA ont récemment mis en place un **nouveau système d'éclairage des passages pour piétons**. Cet équipement a été installé en complément des avancées de trottoirs, dans le cadre de l'aménagement des voiries de la rue de Campine. Cet axe stratégique, à forte densité de trafic et où sont pratiquées des vitesses élevées, est situé entre le centre-ville et l'hôpital de la Citadelle. Cinq traversées y sont actuellement mises en valeur.

L'objectif était de trouver une alternative élégante aux traditionnels éclairages dédiés. Ceux-ci sont en effet énergivores au regard des objectifs actuels de consommation de l'éclairage public, d'un encombrement indésirable sur certains trottoirs, et parfois éblouissants en certaines circonstances.

L'idée initiale était de placer des encastrés de sol de part et d'autre des bandes blanches. Cependant, ceux-ci n'étaient pas nécessairement prévus pour résister à du charroi lourd ou à des lames de chasse-neige et nécessitaient une maintenance complexe et difficile à coordonner avec les autres aspects des chantiers ou des entretiens de voirie. Dès lors, il était plus opportun de chercher à délocaliser les sources lumineuses en trottoir afin d'en faciliter l'accès.

Le choix final s'est porté sur un système constitué de quatre bornes équipées d'un projecteur LED et d'une diode de balisage ambré. Le projecteur de pied est caractérisé par un faisceau très étroit (6°) qui permet d'attirer l'attention des usagers de la voirie en soulignant uniquement les bords en section du passage pour piétons.

La perception de ce dispositif est généralement bonne. Les usagers trouvent l'aménagement à la fois futuriste et bien intégré à l'environnement.

Le coût approximatif TVAC de la mise en évidence classique d'une traversée piétonne est de 10 000 €, la solution avec des encastrés de sol est de 20 000 € et la solution des bornes est de 11 500 €, leur maintenance étant très limitée. Quant au retour sur investissement, pour une traversée, la consommation de deux projecteurs 48 LEDs habituellement utilisés est de 150 W, soit à peu près 8 000 €/an, alors que les quatre bornes utilisées par ce système consomment 13,2 W, soit plus de 10 fois moins. Dès lors, l'investissement est rentable dès la première année en comparaison d'une installation classique.

Ce projet sur mesure est le fruit d'une étroite collaboration menée entre la Ville de Liège, le Bureau d'études éclairage public RESA et la société wallonne FLED sprl. Il s'agit d'une première en Wallonie. Au vu du nombre de retours positifs, la Ville de Liège envisage d'étendre l'expérience avec plusieurs aménagements similaires.

 Contact : [denis.pierret@liege.be](mailto:denis.pierret@liege.be)



## RÈGLEMENTATION

# RCCR : du neuf en 2019

**Le décret-programme de la Région wallonne du 17 juillet 2018<sup>1</sup> prévoit diverses mesures en matière de travaux publics, de mobilité et de transports, et porte notamment sur les règles de tutelle d'approbation des règlements complémentaires de circulation routière. Elles sont d'application au 1<sup>er</sup> janvier 2019. Un arrêté du Gouvernement wallon ainsi qu'une circulaire, à paraître très prochainement, compléteront ces nouvelles règles.**

Ainsi, l'article 89 du décret programme abroge les 4 articles du décret du 19 décembre 2007 relatif à la

<sup>1</sup> Décret-programme du 17 juillet 2018 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 (Moniteur belge du 8 octobre 2018).

tutelle d'approbation de la Région wallonne sur les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques et à la circulation des transports en commun et les remplace par 19 articles, dont voici les principaux éléments.

### Nouvelles définitions

Deux nouvelles définitions<sup>2</sup> sont créées : « **l'agent d'approbation** : l'agent désigné par le Gouvernement » et « **la consultation préalable** : la consultation par la commune du service technique désigné par le Gouvernement préalablement à la délibération du conseil communal relative à un règlement complémentaire, afin d'obtenir un avis technique relatif au placement de la signalisation ainsi qu'à l'opportunité de la mesure ». L'article 1<sup>er</sup> définit également « **le règlement complémentaire** : un règlement visant à adapter les règlements généraux relatifs à la police de la circulation routière aux circonstances locales ou particulières, par des mesures ayant un caractère périodique ou permanent. »

<sup>2</sup> Art.1<sup>er</sup> du décret de 2007 actualisé.



Dorénavant, les règlements complémentaires communaux ne font plus l'objet d'un arrêté ministériel mais sont traités directement par l'agent d'approbation qui approuvera ou non la demande. Pour introduire leur demande d'approbation, les communes auront tout prochainement la possibilité d'introduire leur dossier via un formulaire électronique. A noter que, pendant une période transitoire de 6 mois, les dossiers pourront encore être adressés par courrier à l'agent d'approbation.

## Deux types de délais

Par ailleurs, deux types de délais sont prévus, selon qu'un avis technique, dans le cadre d'une consultation préalable, a été ou pas obtenu par la commune.

Les communes peuvent consulter préalablement à leur délibération le service technique du SPW en vue d'obtenir un avis technique, c'est-à-dire une expertise de légalité et d'opportunité de la mesure envisagée. Cet avis est sollicité par courriel à l'adresse suivante : [avis-rc-communes@spw.wallonie.be](mailto:avis-rc-communes@spw.wallonie.be).

Un règlement complémentaire entre en vigueur si l'agent d'approbation ne se prononce pas :

- dans les 20 jours de la réception du règlement complémentaire, en cas de consultation préalable ou s'il ne porte que sur la seule mesure de réservation de stationnement pour personnes handicapées ;
- dans les 60 jours de la réception du règlement complémentaire, en l'absence de consultation préalable.

Ces délais sont interrompus si la demande d'approbation est incomplète ou en cas d'erreur manifeste. Ils sont suspendus du 16 juillet au 15 août et du 25 au 31 décembre.

Un recours est ouvert à l'encontre de la décision d'improbation auprès du Gouvernement, qui, le cas échéant, doit être introduit dans les soixante jours de réception de la décision.

## Règlement complémentaire sur voirie régionale arrêté par le conseil communal

Ainsi, quand le conseil communal souhaite arrêter un règlement complémentaire relatif aux voiries régionales, lorsque le Gouvernement s'est abstenu de le faire, il doit le soumettre à l'agent d'approbation, sauf exceptions prévues par le Gouvernement. Si l'agent d'approbation ne se prononce pas, le règlement entre en vigueur dans les vingt jours de la réception du règlement complémentaire en cas de consultation préalable, ou dans les soixante jours en l'absence de celle-ci.

## Règlement complémentaire communal

Sur les voiries communales, ou lorsque les mesures visent un caractère zonal sur les routes communales et régionales ou est relatif à la circulation dans les ports le conseil communal arrête le règlement complémentaire, en appliquant la même procédure que ci-dessus : soumission à l'agent d'approbation, avec des délais similaires, y compris pour ce qui concerne le recours.

## Frais de signalisation routière

Lorsqu'elle vise une obligation ou une interdiction, la signalisation incombe à l'autorité qui a pris la mesure. Mais toute autre signalisation incombe au gestionnaire de la voirie<sup>3</sup>. Cette mesure n'est pas nouvelle, mais s'inscrit dans la régionalisation de cette matière.

## Contrôle de la signalisation

Signalons que le décret prévoit la possibilité pour le Gouvernement, en cas de non-conformité de la signalisation (règles de placement, exigences techniques, signaux dégradés...) et après deux avertissements écrits consécutifs, de faire procéder à l'exécution des mesures et à répercuter les frais au gestionnaire de voirie<sup>4</sup>. Il s'agit ici d'une mesure nouvelle.

## Une banque de données de la signalisation routière

Les règlements complémentaires et le placement des signaux doivent être repris dans une banque de données<sup>5</sup>. Cette mesure implique d'en réaliser un inventaire cartographique et de le tenir à jour. Elle devra être effective au 1<sup>er</sup> janvier 2023.

Nous reviendrons sur ce sujet dès la parution de l'Arrêté du Gouvernement wallon et de la circulaire.

Contact : [rc@spw.wallonie.be](mailto:rc@spw.wallonie.be), SPW – DGO1.25 – Direction de la Réglementation de la Sécurité routière, Tél : 081 77 24 00

<sup>3</sup> Article 9 du décret de 2007 actualisé

<sup>4</sup> Article 13 du décret de 2007 actualisé

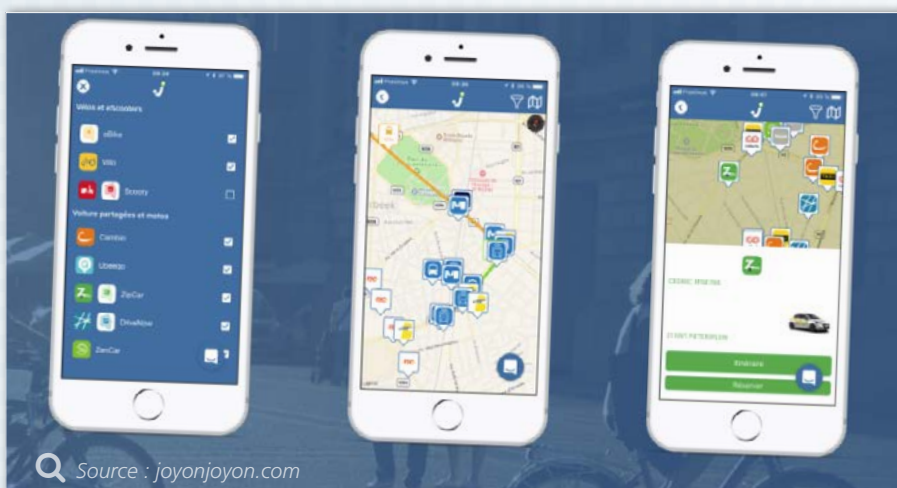
<sup>5</sup> Article 15 du décret de 2007 actualisé





## Premier colloque sur la mobilité piétonne en Wallonie

La marche devra, à terme, jouer un rôle majeur et croissant pour des raisons de santé publique et d'enjeux environnementaux. Organisée par Sentiers.be à la demande du Ministre de la Mobilité, cette rencontre a rassemblé de nombreux acteurs de la mobilité autour de diverses problématiques, à partir de l'exposé introductif de Paola Vigano sur la ville poreuse, perméable, isotrope. Comportements, santé, aménagements, accessibilité, coupures, ambiance, paysage... furent déclinés par divers intervenants belges et étrangers apportant chacun un éclairage particulier et intéressant.



## Joyn Joyn : la bonne appli pour se déplacer à Bruxelles et à Namur ?

Cette application géolocalise sur Google Maps et montre, grâce aux logos de différentes sociétés, les disponibilités en moyen de transport dans un rayon d'un kilomètre. En cliquant sur le service souhaité, l'application du fournisseur concerné s'ouvre. L'application dirige donc vers les partenaires. La deuxième fonction est un planificateur de trajet. Après avoir encodé sa destination, l'application calcule le moyen de déplacement le plus efficace et le plus rapide, en tenant compte, notamment, du temps nécessaire pour trouver un emplacement de stationnement. L'application Joyn Joyn n'est pas parfaite et est en constante amélioration. Elle devra encore inclure les nouveaux acteurs de la mobilité, proposer des trajets multimodaux... Et actuellement, pour utiliser chaque moyen de transport, il faut être inscrit sur les différentes plateformes. Joyn Joyn est disponible à Bruxelles et à Namur tandis que Whim, qui offre un service comparable, vient de voir le jour à Anvers.





## D'ICI ET D'AILLEURS



Source : sudinfo.be

### Fraude à la carte de stationnement pour personnes handicapées : bientôt fini !

On estime qu'environ 220 000 cartes, non valables, sont en circulation en Belgique. Une application mobile vient d'être testée cet été avec succès à Anvers, Namur et Koekelberg. Elle permet de consulter la base de données de la DG Personnes handicapées du SPF de la Sécurité sociale, sans avoir à contacter le service. 12,5 % des cartes vérifiées n'étaient pas valables. L'application est maintenant proposée à toutes les villes et communes. Avec celle-ci, les fraudeurs pourront rapidement être repérés par la police, les gardiens de la paix ou les employés chargés de vérifier l'occupation des emplacements de stationnement. Cet outil conduit à scanner un code QR ou à introduire le numéro de carte de stationnement pour vérifier sa validité.

La carte sera identifiée comme non valide dans ces situations : l'utilisation d'une carte d'une personne décédée, pour laquelle un duplicata a été demandé, expirée, avec un numéro non valide (falsification).



## ENTREPRISES

# Un Plan d'actions pour le **zoning** des **Plénesses**



### **En chiffres**

- 3 communes : Dison, Welkenraedt, Thimister-Clermont
- 175 hectares
- 140 entreprises
- 4 500 emplois ETP directs
- 7 500 emplois indirects
- A 9 km de Verviers
- Proche de l'E40 – Liège-Aachen

**La problématique de l'accessibilité du zoning des Plénesses a un impact non négligeable sur l'activité des entreprises du parc d'activités économiques.** La croissance de celles-ci est contrainte par les difficultés de recrutement en lien, au moins partiellement, avec la mauvaise accessibilité qui affecte le site. **Le Club d'entreprises travaille étroitement avec le GAL Pays de Herve afin de dégager des solutions.**



# Aux Plénesses, Covoiturer donne la **FRÎTE!**



Une enquête menée auprès des entreprises et des interviews réalisées auprès des employeurs des plus grosses sociétés ont permis de comprendre le fonctionnement du zoning (personnel, visiteurs, livraisons), d'identifier les comportements de déplacements et de répertorier les incitants existants en faveur d'un transfert modal. En parallèle à ce constat, le profil d'accessibilité du site par tous les modes de déplacement a été dressé avec ses forces et ses faiblesses.

## Améliorer l'accessibilité du parc

Sur base des différents constats est né le projet « Pôles de mobilité durable 3.0 », avec l'ambition d'améliorer l'accessibilité du parc, de diminuer l'impact environnemental de la mobilité, de contribuer à la croissance économique des entreprises, de réduire les coûts directs et indirects de mobilité...

Différentes pistes de travail et de solutions ont été identifiées, afin de promouvoir entre autres l'intermodalité. Le projet mûrit sûrement. Le plan d'action est défini et les premières concrétisations et engagements apparaissent.

## Un plan d'actions bientôt opérationnel

Ainsi, une offre renforcée et adaptée de transport en commun depuis les gares de Verviers et de Welkenraedt avec le passage d'une ligne TEC sera lancée dès février. Celle-ci traversera quotidiennement le zoning des Plénesses à 12 reprises.

Une offre de covoiturage, avec une application dédiée au zoning des Plénesses est dorénavant intégrée dans la plateforme carpool.be et devrait encourager et faciliter les appariements de et vers le site.

Une offre de partage de véhicules dédiés et propriétés des entreprises devrait également être mise en place, selon des modalités à déterminer.

Une navette intelligente devrait circuler à l'intérieur du zoning, avec une gestion informatique des demandes et des parcours, prenant le relais du transport en commun, du covoiturage et du partage de véhicules.

Le projet repose aussi sur la définition de trois pôles de mobilité spécifiques et complémentaires : parking de covoiturage, station de recharge électrique et CNG (station LNG à l'étude), mise à disposition de voitures partagées, de vélos avec assistance électrique, boxes sécurisés, salle de réunion, boutique, restaurant, comptoir de produits locaux, sociétés de services...

Il est en outre prévu d'adapter les infrastructures du parc à une mobilité douce sécurisée.

## Des partenariats pour concrétiser les projets

Des accords sont déjà conclus avec des investisseurs privés : station de rechargement électrique et CNG et plateforme de carsharing. Le Groupe TEC planche sur le passage d'une ligne au cœur du zoning et la SPI travaille sur l'aménagement de trottoirs et de pistes cyclables.

En outre, dans le cadre d'un appel à projets, la mise à disposition d'une navette intra-PAE et desservant les Pôles extérieurs, la mise en place d'une offre de partage de véhicules, l'acquisition de vélos à assistance électrique... sont proposés, mais des sources de financement complémentaires seront nécessaires.

Contact : [manu.verbrugghe@galpaysdeherve.be](mailto:manu.verbrugghe@galpaysdeherve.be),  
[thierry.mersch@plenessesclub.be](mailto:thierry.mersch@plenessesclub.be)

En savoir plus : <https://lesplenesses.carpool.be>,  
<https://youtu.be/sHIWqTXpCD8>,  
<http://plenessesclub.be/fre/mobilite>,  
<https://galpaysdeherve.be>,  
[www.facebook.com/GALPaysdeHerve](http://www.facebook.com/GALPaysdeHerve),  
<https://www.facebook.com/plenessesclub>



## Suppression d'un emplacement de stationnement pour personne handicapée ? Quand ? Comment ?

**La problématique de la création d'un emplacement de stationnement pour personne titulaire de la carte spéciale de stationnement pour personne handicapée a fait l'objet de la Question de CeM n°7 <sup>1</sup> Petit rappel. Deux cas de figure se présentent : la création d'un ou de plusieurs emplacements réservés dans des endroits fort fréquentés, à savoir dans les zones commerçantes et à proximité de lieux publics, et la création d'un emplacement réservé le plus proche possible du domicile ou du lieu de travail d'une personne à mobilité réduite qui en a fait la demande auprès de la commune.**

Une circulaire détermine les règles, la procédure, la mise en œuvre... relatives à la création d'emplacements pour personnes handicapées <sup>2</sup>, guidant les communes à travers une série de recommandations.

Le deuxième cas de figure mentionné ci-dessus pose deux questions importantes, ce qui nous conduit à revenir sur ce sujet.

### **Dans quels cas la commune va-t-elle décider d'attribuer un emplacement de stationnement ?**

En la matière, la commune peut, mais ce n'est pas obligatoire, définir ses propres règles dans un règlement communal, fixant les critères à prendre en compte pour la réservation d'un emplacement de stationnement à une personne titulaire de la carte de stationnement pour personne handicapée qui en fait la demande.

<sup>1</sup> Publiée dans le Cemaphore n°124

<sup>2</sup> [www.code-de-la-route.be/textes-legaux/sections/circulaires/cm-030401/1161-circulaire-v15-1161](http://www.code-de-la-route.be/textes-legaux/sections/circulaires/cm-030401/1161-circulaire-v15-1161)





Source : janusmarquage.fr

Par exemple, elle peut décider de réserver une réponse positive à certaines catégories d'handicap et non à d'autres, fixer un seuil de gravité, déterminer ses propres limites de distance... Rappelons encore qu'une visite sur les lieux est nécessaire pour une bonne compréhension du contexte local.

La décision de la création d'un emplacement réservé nécessite l'adoption d'un règlement complémentaire de circulation routière. Dans ses considérants, le règlement mentionne la demande et l'adresse du demandeur, fait état de son handicap, voire d'autres éléments contextuels en relation, le cas échéant, avec le règlement communal.

### **Lorsque la personne décède, déménage, change de travail... qu'advient-il de la réservation ?**

Tant que la commune n'adopte pas de règlement complémentaire de circulation routière supprimant cet emplacement, celui-ci reste réservé à une occupation par une personne handicapée.

La commune pourra, très utilement, vérifier si l'emplacement susvisé rencontre les besoins de stationnement d'autres personnes handicapées disposant de la carte spéciale de stationnement, pour accéder à leur domicile, à des pôles d'attraction proches... car, celui-ci n'est jamais attribué à une personne en particulier. Toutefois, dans le cas de figure examiné, tous les « considérants » ayant motivé la création de l'emplacement réservé ne sont plus rencontrés.

Dans le cadre d'une bonne et saine gestion communale de l'espace public, lorsqu'un emplacement réservé à une catégorie précise d'usager n'a plus de raison d'être et ne sera donc a priori plus occupé, il importe de permettre aux autres usagers d'y stationner, afin de ne pas réserver inutilement l'espace public qui doit toujours faire l'objet de l'occupation la plus collective possible. Il s'agit donc, dans la plupart des cas, de supprimer, par la voie réglementaire, cet emplacement réservé, sans oublier bien entendu de retirer la signalisation verticale et d'effacer les marquages correspondants.



 Editeur :

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques

Boulevard du Nord 8, 5000 Namur

[www.wallonie.be](http://www.wallonie.be), [mobilite.wallonie.be](http://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](mailto:reseau-cem@spw.wallonie.be)

[cem.mobilite.wallonie.be](http://cem.mobilite.wallonie.be)

Brigitte ERNON – Gestionnaire, tél. : 081 77 31 32 – fax : 081 77 38 22

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

Centre de documentation et de diffusion en mobilité (CDDM)

Brigitte ERNON – Gestionnaire, tél. : 081 77 31 32 – fax : 081 77 38 22

[centre-doc-mobilite@spw.wallonie.be](mailto:centre-doc-mobilite@spw.wallonie.be)

[documentation.mobilite.wallonie.be](http://documentation.mobilite.wallonie.be)

 Conception, rédaction et coordination :

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

 Photo de couverture : Formation CeM, mise en situation PMR. Source : Réseau CeM