

## Label Commune Pédestre – MÉTHODOLOGIE

### 1. Contexte

Les temps changent ! Les besoins en mobilité alternative sécurisée ne cessent de croître. On prévoit une augmentation de 70% du nombre de km parcourus à pied et à vélo par les belges en 2030. La Wallonie anticipe cette évolution positive.

En devenant Commune Pédestre, votre travail en faveur d'une mobilité piétonne est reconnu et mis en valeur. Vous devenez une référence et une valeur d'exemple pour d'autres communes, institutions publiques ou même privées en matière de réseau de petites voiries publiques et de mobilité alternative. En effet, nos rues, sentiers et chemins empruntés à pied constituent des alternatives à la voiture pour nos déplacements quotidiens et de loisirs.

Votre commune met déjà en place une série d'actions favorables à la mobilité piétonne ainsi qu'au développement d'une politique piétonne et d'un réseau de cheminements piétons à travers son territoire. À vous de les identifier grâce à une grille de critères disponible ci-jointe en annexe 1. Chaque action vous fait gagner des "baskets", symbole du label Commune Pédestre.

Pilotée par le Service public de Wallonie, l'opération Label Commune Pédestre est menée sur le terrain par Tous à pied.

Les candidatures sont à renvoyer avant le **31 juillet 2021**. Le label Commune Pédestre sera remis aux communes participantes dans le cadre de la Semaine de la Mobilité au mois de septembre.

Le Label est obtenu pour une période de 3 ans consécutifs. Passé ce délai la commune doit recompléter la grille de critères et le nombre de baskets est recalculé. Si une commune souhaite cependant augmenter plus rapidement son nombre de basket, elle peut chaque année lors du lancement de la nouvelle édition du Label, recompléter la grille de critères.

Vous pouvez aussi participer au Prix de la Basket d'Or en parallèle.

Il s'agit ici d'une **nouvelle mouture** du label : la liste de critères s'est enrichie. À partir de cette année, les critères s'orientent plutôt vers une valorisation de la marche piétonne. N'hésitez pas à repostuler dès cette année pour être dans la bonne et dernière version du label.

## 2. Méthodologie

L'obtention de baskets se fait grâce à l'initiation ou la réalisation de critères obligatoires et optionnels.

### A. CRITERES OBLIGATOIRES

Ils doivent tous être nécessairement au minimum « initiés » pour pouvoir entamer le processus de labélisation.

- L'ENSEMBLE DES CRITERES OBLIGATOIRES INITIES donne accès au NIVEAU 1 BASKET.
- L'ENSEMBLE DES CRITERES OBLIGATOIRES REALISES donne accès au NIVEAU 2 BASKETS.

### B. CRITERES OPTIONNELS

Une fois le niveau 2 baskets atteint et pour aller plus loin, s'ajoute alors une série de critères optionnels qui permettent d'augmenter le nombre de baskets jusqu'à 4.

- Ils peuvent être en état NUL : 0 POINT COMPTABILISE.
- Ils peuvent être en état INITIE : 1 POINT COMPTABILISE.
- Ils peuvent être en état REALISE : 2 POINT COMPTABILISE.

Un pourcentage des points obtenus grâce aux critères optionnels est calculé : nombre de points obtenus sur le nombre de points que l'on peut atteindre au maximum. Il y a au total 100 points optionnels à décrocher.

- ENTRE 30% ET 60%, le niveau atteint est de 3 BASKETS.
- AU DELA DE 60% le niveau atteint est de 4 BASKETS.

La démarche de labélisation est destinée à être renouvelée tous les 3 ans en tentant de maintenir ou d'augmenter le nombre de baskets obtenu. Si une commune souhaite cependant augmenter plus rapidement son nombre de basket, elle peut chaque année lors du lancement de la nouvelle édition du Label, recompléter la grille de critères. À cette occasion les états des critères « initié, réalisé, non réalisé » sont réévalués et peuvent être soumis à rétrogradation si nécessaire.

### 3. Index

Les entrées de l'index sont reprises par ordre alphabétique. Si vous cherchez un mot précis, utilisez la fonction de recherche 'CTRL + F' (ou 'Pomme + F' sur Apple).

- **Aménagements piétons** : les principaux critères relevés, sont la largeur du cheminement, le dévers, les obstacles, le revêtement, les traversées piétonnes, l'éclairage ou encore les arrêts des transports publics. Plus d'informations sur : <https://mobiliteit.brussels/sites/default/files/vm4-accessibilite-pietonne-fr-web.pdf> et <http://www.atingo.be/wp-content/uploads/2016/04/fiche3-mobilier-urbain-complet.pdf> et <http://www.atingo.be/trottoirs/>
- **Coupure du territoire** : emprise dont la taille (ou ce qu'elle accueille) perturbe les relations entre les populations alentours. Leur traversée est souvent très compliquée. On en retrouve de plusieurs sortes : des **coupures surfaciques** (urbanisation « imperméable » pour le piéton, terrain industriel, équipements sportifs, cimetières, etc.), **coupures linéaires** (route importante, cours d'eau, chemin de fer, etc.), des **micro-coupures** générant détours et obstacles pour le piéton (barrières, grilles, etc.) et des **coupures temporaires** (travaux, parc fermé la nuit, etc.). Plus d'informations sur <https://www.tousapied.be/nos-projets/diagnostic-daccessibilite/>
- **Critère obligatoire** : critère devant être nécessairement au minimum « initié » pour pouvoir entrer dans le système d'attribution des baskets.
- **Critère optionnel** : critère permettant d'obtenir des points supplémentaires pour augmenter son nombre de baskets une fois tous les critères obligatoires réalisés.
- **Critère initié** : la réflexion amorcée, les bases de l'action sont lancées.
- **Critère réalisé** : l'action est concrétisée, matérialisée et fait l'objet d'un suivi.
- **Critère non réalisé/nul** : l'action n'est pas finalisée ni amorcée.
- **Déplacement de loisir** : déplacement à vocation sportive, récréative sans objectif de destination utilitaire.
- **Déplacement quotidien** : déplacement entre les lieux de domicile et les lieux de travail, de scolarité, de courses ou de loisirs (centre sportif, académie, etc.).
- **Déviation en cas de travaux** : en cas de travaux sur l'espace public, il arrive que le cheminement piéton soit gêné. Dans ce cas, il existe plusieurs dispositions à mettre en place pour assurer un parcours en sécurité des piétons et autres utilisateurs de cet espace public. Voir l'arrêté du Gouvernement wallon du 16 décembre 2020 : <https://wallex.wallonie.be/contents/acts/42/42304.html>
- **Entretien des PVP** : travaux s'assurant que les PVP restent praticables tout au long de l'année.

- **Intermodalité** : utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement.
- **Mesures en faveur de la biodiversité** : infrastructures d'accueil pour les espèces sauvages (hôtel à insectes, nichoirs, etc.), fauchage tardif, gestion des invasives, taille en dehors des périodes de nidification, utilisation de méthodes alternatives pour l'entretien des surfaces non végétalisées, plantation d'espèces indigènes, etc.
- **Nombre de km de petites voiries publiques praticables** : il s'agit du kilométrage de petites voiries communales réellement praticable par le public. Ne sont pas reprises dans ce kilométrage : les voiries publiques inaccessibles par manque d'entretien, privatisation abusives. Ne sont pas reprises non plus les voiries carrossables (ex : trottoirs le long d'une voirie carrossable).
- **Parrainage** : le parrain ou marraine d'une petite voirie s'engage à la parcourir plusieurs fois par an, à relever les problèmes constatés et à résoudre lui-même certains petits problèmes (remise en place d'une balise manquante, petit défrichage, ramassage de quelques déchets...). Plus d'information sur : <https://www.tousapied.be/nos-projets/parrainer-une-petite-voirie/>
- **Panneau F45b** : panneaux permettant de signaler qu'une voirie qui est sans issue pour les véhicules motorisés reste cependant accessible aux piétons, cyclistes et/ou cavaliers. Plus d'informations sur : <https://www.tousapied.be/nos-projets/liberez-vos-impasses/>
- **Petite voirie publique (ou PVP)** : voirie ouverte à la circulation du public non carrossable, exception faite des RAVeL et des chemins de remembrement uniquement ouverts au charroi agricole qui peuvent eux aussi être pris en considération.
- **Plan Communal de Mobilité (PCM)** : outil stratégique qui vise à faciliter la planification de sa mobilité à l'échelle d'une commune. Il existe différentes variantes : PICM (Plan Intercommunal de Mobilité) et PUM (Plan Urbain de Mobilité). Plus d'informations sur : <http://mobilite.wallonie.be/home/outils/plans-de-mobilite/plans-communaux-et-intercommunaux-de-mobilite-pcm-et-picm.html>
- **Plan d'éclairage** : un plan reprenant, pour des milieux urbains plus particulièrement, les zones éclairées de nuit, où le passage piéton y est sûr. Ce plan est non exclusif (les informations demandées peuvent être accompagnées d'autres données).
- **Plan d'embellissement** : un plan reprenant un ensemble d'information concernant le confort et l'embellissement de l'espace public utilisable par le piéton : bancs, plantations, signalétique, panneaux, etc. Ce plan est non exclusif (les informations demandées peuvent être accompagnées d'autres données).
- **Plaque toponymique** : plaque indiquant le nom de la voirie. Attention que la plaque de la voirie carrossable n'est pas considérée comme la plaque toponymique de la PVP qui se situerait dans son prolongement.

- **Points noirs** : sont repris l'ensemble des petits ou grands défauts d'un territoire sur la mobilité piétonne, la plupart du temps alimentée par les citoyens. On retrouve trois types d'interventions face à ces points noirs : des interventions **ponctuelles**, **linéaires** ou **zonales**. Plus d'informations sur <https://www.tousapied.be/nos-projets/marches-exploratoires/>
- **Principaux itinéraires piétons** : les flux piétons se concentrent sur certains itinéraires, qu'ils soient exclusivement piétons ou partagés. Les pôles étudiés et leurs itinéraires varient fortement selon le contexte territorial : rejoindre une gare ou un bus, une école, un commerce/un centre commercial, l'hôtel de ville, etc.
- **Principe STOP** : acronyme néerlandais prônant une hiérarchisation des différents modes de transport en mettant le piéton en premier lieu. *Stappers* (piétons), *Trappers* (cyclistes), *Openbaar vervoer* (transport public) et *Privé vervoer* (transport privé). Plus d'informations sur <https://www.tousapied.be/articles/le-principe-stop/>
- **Réhabilitation des PVP** : travaux destinés à rouvrir des PVP dont l'accès a été impossible ou difficile.
- **Réseau Cheminements Piétons** : **réseau alternatif** au réseau routier offrant un certain nombre de garanties de **sécurité** et d'**accessibilité**, **destiné** à l'usage des piétons, des cyclistes et/ou des cavaliers. Plus d'informations sur : <https://www.tousapied.be/nos-projets/reseau-de-cheminements-pietons/>
- **Signalétique piétonne** : une signalétique claire et simple et adressée aux piétons permet de les inciter à se déplacer à pied. En plus du nom de la voiries empruntées, on peut également y indiquer la distance et/ou le temps à parcourir à pied pour rejoindre certains points particuliers. Plus d'informations sur <https://www.tousapied.be/nos-projets/signaletique/>
- **Territoire communal entier** : le territoire est traité dans son entièreté, autant en milieu plus rural (centre-ville, agglomération, centre de village, etc.) qu'en milieu plus rural (traversées de routes, de bois ou de champs, liaison vers des hameaux isolés, etc.).
- **Trottoir de 1,5 mètre minimum** : le CoDT exige un cheminement piéton permanent libre de tout obstacle sur une largeur minimale de 1,5 mètre. Plus d'informations sur [http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Conseiller%20en%20mobilit%C3%A9/question%20de%20cem/QC09\\_largeur-trottoir.pdf](http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Conseiller%20en%20mobilit%C3%A9/question%20de%20cem/QC09_largeur-trottoir.pdf)
- **Travaux** : *se référer à l'entrée « Déviation ».*
- **Voiries publiques** : l'ensemble des voiries ouvertes à la circulation du public, carrossable ou non, tous modes de déplacement confondus.
- **Zone urbanisable au plan de secteur** : les affectations destinées à l'urbanisation sont la zone d'habitat, la zone d'habitat à caractère rural, la zone de services publics et d'équipements communautaires, la zone de centre d'enfouissement technique, la zone de loisirs, les

zones d'activité économique industrielle, les zones d'activité économique spécifique agro-économique, les zones d'activité économique spécifique grande distribution, la zone d'extraction, la zone d'aménagement différé à caractère industriel.