

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

Des **infrastructures** qui...
nous font rêver ?

Des **états généraux** pour
la Wallonie

Le **nouveau plan de transport**
de la **SNCB**

Une **stratégie régionale** pour
le **transport des marchandises**

L'**accessibilité** passée
à la moulinette...

Le **Système de Transport**
Intelligent namurois (STI)

Vu/lu pour vous

Généralisation du 30km/h
en **agglomération** ? Saison 1

Question de CeM

Dimensionnement de la capacité
de **parcage**, quelle base légale ?

Retour sur le **webinaire**
"déploiement du **Smart parking**"

D'ici et d'Ailleurs



ÉDITO

Des infrastructures qui... nous font rêver ?



Source : Bosland, pont cyclable. Source : visitlimburg.be

📍 Pédaler dans les arbres

Bosland, le point-nœud 272 du réseau de véloroutes dans le domaine de Pijnven, est une sorte de pont cyclable de 700 mètres, qui décrit un double cercle jusqu'à une hauteur de dix mètres entre les arbres, accessible aux piétons et aux joggeurs.

Cette infrastructure a été conçue par BuroLandschap et De Gregorio & Partners, en collaboration avec Visit Limburg, l'office de tourisme de Limbourg.

📎 En savoir plus : [visitlimburg.be](https://www.visitlimburg.be)



Source : Passerelle "la belle liégeoise". Source : greisch.com

Récemment, un projet d'infrastructure développé dans la région limbourgeoise, dédié à la mobilité douce – ou active, c'est selon – recevait un encore un prestigieux prix international d'architecture et de design.

Pourquoi s'arrêter sur ce type d'infrastructure, aujourd'hui en particulier ? Au-delà d'une utilisation par des cyclistes, d'un jour ou de toujours, ce type de projet met en lumière tout le bénéfice de ces réalisations exemplaires sur le plan esthétique, voire aussi ludique. Le projet évoqué ci-dessus, opérationnel depuis 2019, a suscité et suscite toujours un pouvoir d'attraction qui, outre une mise en valeur d'un concept particulièrement original, met en lumière l'utilisation des modes actifs même si son utilisation première est d'abord récréative. Il offre un plaisir certain voire du rêve à tous ceux qui l'empruntent, contribue largement à l'image de marque de la région où elle est située et enfin génère des retombées économiques – semble-t-il – non négligeables !

À un niveau plus classique sans doute, la construction récente de certaines passerelles en Wallonie – citons à titre d'exemple la Belle Liégeoise ou

l'Enjambée – a également montré combien celles-ci apportent une réelle plus-value à de nombreux égards, un vrai pouvoir d'attraction, une envie de déambulation ou d'arrêt sur image... alors qu'il s'agit simplement de traverser le fleuve, à pied ou à vélo. Magie d'un lieu... d'une infrastructure

Oui, aujourd'hui, nos déplacements, qu'ils soient « utilitaires » ou « de loisirs », selon les expressions consacrées, ont besoin de qualité et aussi, pourquoi pas, de contribuer à nous évader. Rappelons-nous une fois de plus Sonia Lavadinho¹ et son concept de marche-plaisir, plus que jamais d'actualité en cette période de pandémie.

 La rédaction

¹ Sonia Lavadinho est une chercheuse qui inspire les acteurs dans les domaines de l'urbanisme et de la mobilité. Portant son regard sur le comportement humain et en particulier les processus de changement nécessaires à une transformation sociétale à grande échelle, elle développe des techniques de conception novatrices afin de concevoir de nouvelles solutions pour une vie urbaine plus riche en expériences, où la notion de Temps Plein rime avec une vie urbaine plus épanouie au quotidien. Pour plus d'information, son blog: <http://www.bfluid-blog.com>, sa chaîne Youtube Bfluid TV et ses comptes Twitter: @slavadi / @bfluidresearch

Des états généraux pour la Wallonie



 Source : *Moniteur automobile*

C'est un rendez-vous récurrent. Tous les trois ans, ont lieu les Etats généraux de la sécurité routière en Wallonie. L'occasion de faire le point sur la situation et d'établir des priorités d'actions et des recommandations pour l'avenir. 2020 fut l'occasion d'un rendez-vous "on line" des acteurs concernés, avec - grande nouveauté - une consultation préalable des citoyens et de leurs attentes.

Des chiffres tout d'abord.

Petit tour dans le passé pour tenter de projeter dans l'avenir. Entre 2009 et 2011, on déplorait 400 tués sur les routes wallonnes. Ce chiffre a régulièrement diminué jusqu'en 2018 avec 273 tués. Mais en 2019, ce chiffre est remonté à 311 décès. En 2020, l'objectif reste de 200 morts, à vérifier bien sûr, l'année étant terminée, mais la mise à disposition des statistiques nécessite toujours quelques mois et à ce jour un doute certain plane quant à l'obtention de résultats encourageants. L'ambition est d'enregistrer un maximum de 100 tués en 2030. Tout un programme !

Une consultation citoyenne

C'est une nouveauté ! Pour nourrir la réflexion, une consultation en ligne a été proposée aux citoyens wallons. L'avis de 10 000 personnes¹ a pu être recueilli. Et... près de 13 000 propositions de mesures ont été suggérées à la Ministre ! Un important travail de dépouillement et bien sûr de synthèse a été mené. Celui-ci constitue une sorte de baromètre des attentes de la population.

¹ À noter, que la participation spontanée en ligne (6999 répondants) a été complétée en sollicitant aussi l'avis de catégories de population sous-représentées (3025 répondants) : jeunes conducteurs, personnes sans emploi...

L'enquête portait sur :

- La satisfaction vis-à-vis de la Sécurité
- L'adhésion aux mesures proposées
- L'engagement personnel
- Si j'étais ministre de la sécurité routière, je ferais...

Ainsi, les citoyens ayant participé au sondage ont demandé une amélioration de l'infrastructure et davantage de contrôle et de sanctions pour la conduite sous influence. Ils ont également épinglé la nécessité d'améliorer les conditions de cohabitation entre les usagers, de lutter contre la drogue, la distraction au volant, sans oublier la fatigue. Ils semblent moins soucieux de changements des règles sur la vitesse, même si cette question les préoccupe. Ils sont largement satisfaits de la sécurité des véhicules actuels.

Cinq mesures...

Les Etats généraux ont arrêté « cinq mesures pour plus de Sécurité routière en Wallonie » à l'horizon 2021-2025. Elles résultent de la synthèse des conclusions des groupes de travail du Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière et des résultats de la consultation citoyenne. Elles sont reprises ci-après. Ainsi :

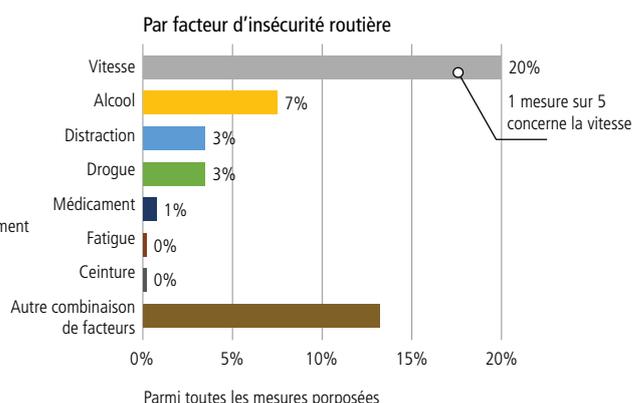
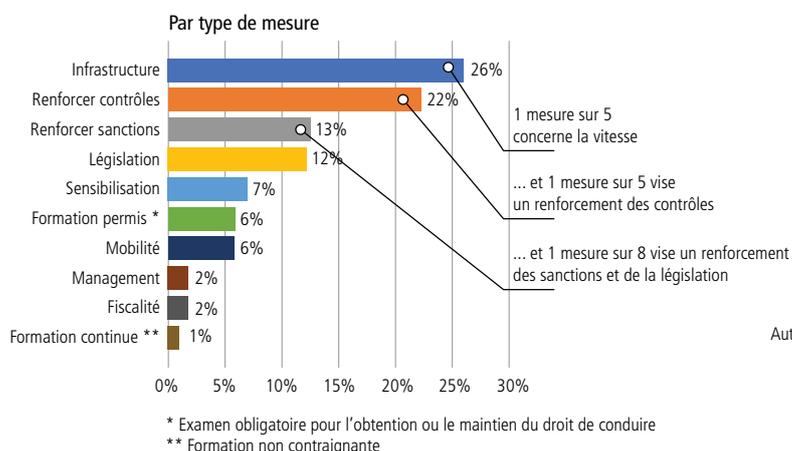
- **Intensifier et systématiser les CONTROLES** (vitesse, alcool, drogue, distraction, trafic lourd...) dans la continuité des EGWSR précédents et en écho aux recommandations des citoyens.
- **Simplifier les processus complets de POURSUITE avec tous les acteurs concernés** : harmonisation et intégration dans des systèmes IT performants, outils digitaux et plateforme d'échange de données, renforcement des liens automatisés existants, clarification du projet d'amendes administratives...

- **Être attentif à des SANCTIONS effectives**, pour faire évoluer les comportements. Mobiliser tous les acteurs, en toute transparence, assurer la certitude de la peine, veiller à sa juste proportion. Considérer, à terme, la sanction éducative comme une alternative à la peine financière, pour une conscientisation accrue
- **Développer l'EDUCATION** pour une conscientisation et un partage de la route plus responsable.
- **Focus USAGERS FAIBLES**. Une attention toute particulière devra être accordée aux usagers faibles/vulnérables (DPR 2019-2024). Il s'agira d'examiner la pertinence des limitations de vitesse, le cas échéant de recommander des équipements de sécurité (visibilité notamment), d'avoir une approche systématique pour le (ré)aménagement des infrastructures, de déterminer une typologie de la voirie pour une sensibilisation pertinente et efficace sur site, limiter à un usager l'utilisation de la trottinette, d'assurer le contrôle technique des motos. Ainsi, plus concrètement, le Parlement wallon devrait notamment favoriser l'installation de zones 30 et/ou de rencontre en ville.

Sur cette base, la Ministre en charge de la sécurité routière en Wallonie devra établir prochainement une liste de mesures prioritaires. À suivre donc...

En savoir plus : www.tousconcernes.be/wp-content/uploads/2020/12/Site-internet-RESUME-consultation-citoyen-EG2020_def.pdf
www.aws.be/sites/default/files/dossier_presse_EGSRW_2020.pdf

Propositions de mesures à la Ministre.
 Source : EGSRW 2020, Dossier presse - extraits





TRANSPORT EN COMMUN

Le nouveau plan de transport de la SNCB

Cet automne, l'ultime version du Plan de transport de la SNCB a été présenté aux bourgmestres, échevins de la mobilité et parlementaires, lors des road-shows : réunions d'informations provinciales. Et depuis le 13 décembre, comme tous les trois ans, la SNCB a adapté son plan de transport. Quoi de neuf, en la matière ?

En effet, l'adaptation de l'offre de trains fait suite à une large consultation des stakeholders, dont le Comité Consultatif pour les Voyageurs Ferroviaires (CCVF), les Régions, les provinces, les villes et communes, ainsi que les partenaires (régionaux) en matière de transport (en vue de la coordination des connexions avec les bus, trams et métros).

La consultation a délivré une série de propositions, qui ont été évaluées en fonction du potentiel de clients, mais aussi en termes de faisabilité technique et financière.

Ce Plan de transport a pour objectif principal de renforcer et d'optimiser l'offre de trains (+4,7%). Son élargissement se déroulera en plusieurs phases d'ici 2023, en fonction de l'infrastructure, du matériel et du personnel disponibles. Il inscrit l'ajout de nouvelles relations, davantage de trains et de gares desservies le week-end, une offre de trains renforcée tôt le matin et tard le soir autour de Bruxelles, Gand, Anvers, Liège et Charleroi, l'ouverture d'une nouvelle gare à Anderlecht et l'adaptation des horaires de certains trains.

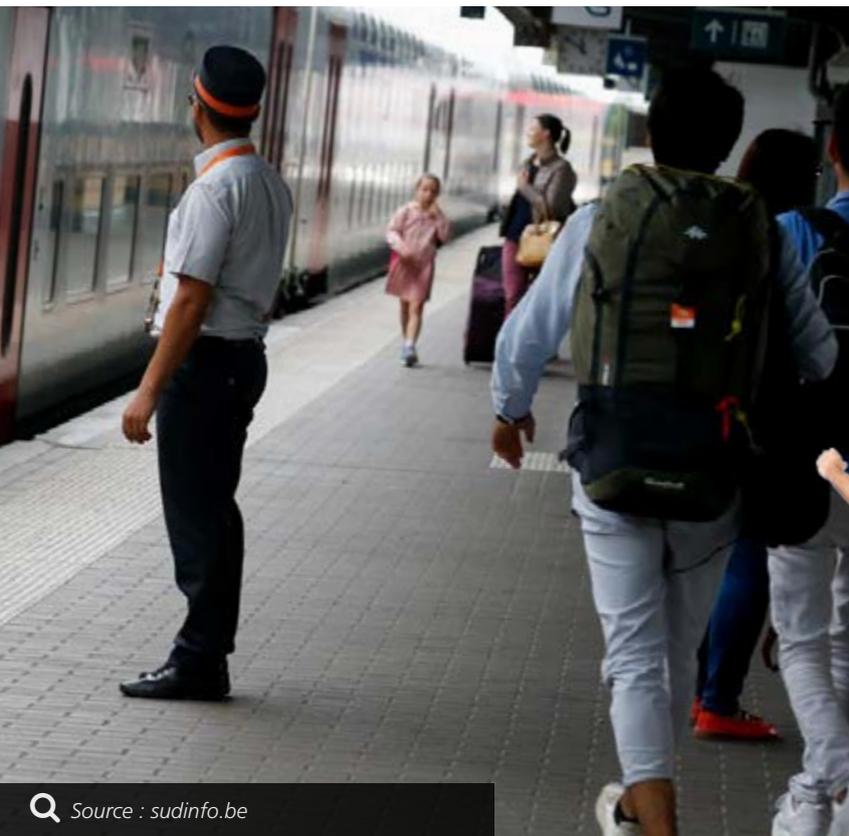
En quelques chiffres : la SNCB a annoncé que quelques 400 trains supplémentaires circulent dorénavant, dans le cadre de cette première phase de l'élargissement de l'offre. D'ici 2023, près de 1000 trains supplémentaires vont circuler chaque semaine, dont près de 200 le week-end, dans tout le pays, et plus de 90% des voyageurs pourront prendre le train en heure de pointe dans une gare proposant au moins deux trains par heure dès 2023. Malgré l'augmentation du télétravail, la SNCB indique prévoir, à l'horizon 2030, une croissance de plus de 15%.

Un aperçu, région par région, des principales nouveautés d'application est disponible sur le site de la SNCB.

 En savoir plus : **Présentations aux provinces** : www.belgiantrain.be/fr/about-sncb/themes/transportplan-2020-2023

Synthèse des mesures : www.belgiantrain.be/fr/news/transport-plan

Communication SNCB : sncb.prezly.com/lancement-de-la-nouvelle-offre-de-trains-de-la-sncb-le-dimanche-13-decembre





PLANIFICATION

Une stratégie régionale pour le transport des marchandises



Source : decision-achats.fr

Le transport de marchandises a souvent souffert d'un déficit d'image et de politique dédiées et a été traité en marge des documents de planification consacrés à la mobilité. Le vent tourne ! En effet, le volet consacré à cette problématique de la Stratégie wallonne de mobilité a été approuvé en octobre dernier par le Gouvernement wallon. Il fait suite à l'élaboration du volet consacré au transport des personnes, adopté en mai 2019. Désormais, les deux problématiques sont couvertes.

Ce document s'inscrit directement dans la perspective de la mise en œuvre de la **vision mobilité FAST 2030**, adoptée par le Gouvernement wallon en octobre 2017 et confirmée par la DPR 2019- 2024. FAST 2030 a fixé le cap, une direction claire et des objectifs chiffrés. Elle constitue la base pour l'élaboration des étapes suivantes, définissant ainsi les bases de la Stratégie Régionale de Mobilité (SRM).

En matière de transport de marchandises, la Région s'est ainsi dotée d'une **stratégie globale** qui constitue un cadre de référence avec l'ambition de mener une politique intégrée.

Le document définit 9 orientations stratégiques déclinées en 24 mesures, afin de concrétiser la vision FAST. Il poursuit ainsi des **objectifs climatiques et de transfert modal**, visant une réduction de 35% des gaz à effet de serre à l'horizon 2030 par rapport à l'année 2005 et de 7% de la part modale du transport de marchandises par la route avec un transfert vers le transport ferroviaire et par voie d'eau.

Comme pour le transport des personnes, cette stratégie s'appuie sur une nouvelle gouvernance, et sur l'évolution de la demande et de l'offre de transport en tant qu'outil de gestion.

Les actions seront déclinées via les futurs plans opérationnels, en s'appuyant sur un processus par étapes successives. Ce plan d'actions, qui devra être concret, précis et concerté, mobilisant les acteurs publics et privés concernés, est en cours d'élaboration.

9 orientations stratégiques

- Assurer un pilotage orienté résultats ;
- Développer un écosystème susceptible de générer l'expertise et l'innovation ;
- Favoriser une politique d'ouverture et de collaboration ;
- Guider les acteurs vers des transports plus durables ;
- Œuvrer dans le temps et dans l'espace pour des transports efficaces et durables ;
- Promouvoir, réguler et tarifier de manière responsable : les outils du changement ;
- Garantir et améliorer les niveaux de service des infrastructures ;
- Renforcer la position de la Wallonie au cœur des échanges ;
- Favoriser des transports sûrs, propres et résilients.

En savoir plus : [Stratégie régionale de mobilité. Volet marchandises. Ediwall, novembre 2020, 38p](http://mobilite.wallonie.be/files/eDocs/Mobilite/politiques_de_mobilite/SRM-marchandises-2020.pdf)
[http://mobilite.wallonie.be/files/eDocs/Mobilite/politiques de mobilité/SRM-marchandises-2020.pdf](http://mobilite.wallonie.be/files/eDocs/Mobilite/politiques_de_mobilite/SRM-marchandises-2020.pdf)



L'accessibilité passée à la moulinette...

Une plateforme pour promouvoir toute l'information utile à propos de l'accessibilité des biens et des services aux personnes qui ont des besoins spécifiques. L'asbl Access-i a pour objectif de répondre à ce défi en mettant à disposition des informations pertinentes quant au niveau d'accessibilité de bâtiments, de sites, de circuits et d'évènements.

Le principe

Un Access-i contient 7 cases représentant une catégorie de personnes spécifiques. Un niveau d'accessibilité d'un espace ouvert au public est ainsi défini par une des associations agréées en matière d'audit, pour chacune de ces catégories, en fonction de 3 codes couleur :

- **Verte** : le site est accessible en toute autonomie. Le visiteur peut profiter sans aide de tous les services et aménagements présents ;
- **Orange** : le site est accessible avec un coup de main ponctuel. Des difficultés seront rencontrées sur le parcours mais elles seront aisément surmontées avec une assistance humaine ou technologique ;
- **Blanche** : une fiche informative est disponible. Le visiteur est invité à consulter la fiche du bâtiment, du site, du circuit ou de l'évènement afin d'évaluer lui-même s'il est capable de se rendre sur place.

Et plus encore...

En plus de ces codes, des informations plus détaillées (parking, entrée, circulation, signalétique, etc.) sont disponibles. Les points forts et les points d'attention y sont listés pour chaque catégorie de personnes à besoins spécifiques. Access-i recense également un ensemble d'activités adaptées : ateliers artistiques ou activités sportives. Toutefois, aucune certification n'est attribuée à celles-ci.



Les personnes intéressées sont donc invitées à vérifier les adaptations prévues en prenant contact avec l'organisateur.

10 associations

Créée en avril 2010, l'asbl rassemble 10 associations. 6 d'entre-elles (en gras) sont agréées pour la réalisation d'audits Access-i :

- Altéo
- **AMT Concept**
- Association Belge des Paralysés (ABP)
- Inclusion
- **AccessAndGo**
- **Association Socialiste de la Personne Handicapée (ASPH)**
- Atingo
- Passe le message à ton voisin
- **Passe-Muraille**
- **Plain-Pied**

Petit à petit, les personnes à mobilité réduite sont mieux prises en compte dans l'espace public, toutefois, le chemin à parcourir pour des lieux totalement accessibles reste encore long !

 En savoir plus : www.access-i.be



Agir pour l'accessibilité

Vous avez rencontré un problème d'accessibilité dans les bâtiments ouverts au public, les voiries ou les transports, à Bruxelles ou en Wallonie ? Signalez-le. Le **CAWaB – Collectif Accessibilité Wallonie Bruxelles** – a créé une plateforme « **Agir pour l'accessibilité** ». Cet outil offre aux citoyens toutes les informations nécessaires pour signaler un problème d'accessibilité, à Bruxelles et en Wallonie, dans les transports, les bâtiments ouverts au public et sur les voiries.

Le CAWaB a pour but de défendre et promouvoir l'accessibilité comme élément incontournable d'inclusion et fédère les associations représentatives de personnes handicapées et les associations expertes en accessibilité. L'objectif est de communiquer d'une même voix et de garantir la reproductibilité et la validité des actions à un niveau international, fédéral, communautaire ou régional. Il regroupe 21 associations.

Contact : agir.cawab.be



Auditer l'accessibilité du RAVeL

La Ligne 150 (A) du Ravel va des bords de la Meuse en passant par Mettet pour arriver à Aisemont, à quelques encablures de la vallée de la Sambre.

Au départ de l'ancienne gare de Fosses-la-Ville transformée en Centre d'interprétation du patrimoine fossois et régional nommé « ReGare » depuis 2016, le circuit longe l'ancienne voie de chemin de fer jusqu'au Lac de Bambois sur 3,6 kilomètres.

Le tronçon entre Fosses-la-Ville et le Lac de Bambois a été audité et obtenu un score vert pour l'ensemble des catégories de personnes. Une fiche descriptive est à la disposition de celles-ci.

En savoir plus : [www.access-i.be/uploads/Rapport Vélo Fosses la ville - Lac Bambois.pdf](http://www.access-i.be/uploads/Rapport_Vélo_Fosses_la_ville_-_Lac_Bambois.pdf)



Source : tourismewallonie.be



TECHNOLOGIE

Le Système de Transport Intelligent namurois (STI)



Le Système de Transport Intelligent namurois est enfin en place avec l'installation de caméras, capteurs, écrans... Il se concrétise dorénavant sous la forme de panneaux intelligents et d'un site web et a pour objectif de fluidifier le trafic et d'améliorer le stationnement dans la capitale wallonne en utilisant ces nouvelles technologies.

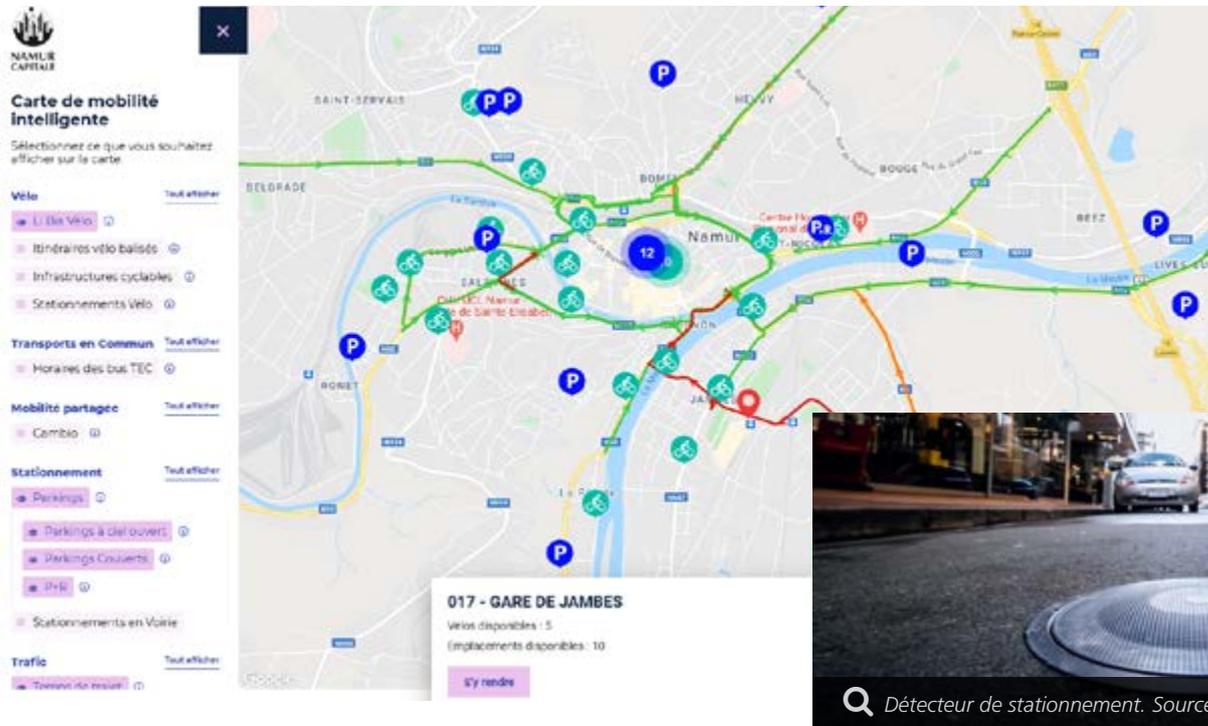
Le projet de STI a été retenu dans le cadre de la programmation FEDER 2014 – 2020, il s'inscrit dans l'objectif « Diminution des émissions de gaz à effet de serre par la mise en place de stratégies et une mobilité multi-modale accrue ». Pour permettre de placer la mobilité à Namur dans la modernité, c'est un budget d'un peu plus de 4 millions d'euros qui sera affecté (40 % Europe, 50 % Wallonie, 10 % Ville) au volet mobilité de cette fiche Feder reprenant notamment le STI.

Des dispositifs de récolte des données de circulation (caméras de reconnaissance automatique de plaques d'immatriculation, capteurs, ...) et des équipements de diffusion de l'information (panneaux à messages variables, bornes d'informations aux voyageurs TEC...) ont été placés sur les principaux axes de pénétration dans Namur. Ces équipements sont complétés par un système de gestion avec tableau de bord avec des données qui seront peu à peu accessibles en open data pouvant être récupérées et valorisées par des tiers au service de la population. Outre les données générées par les dispositifs mis en place, le STI permet aussi de récupérer les données déjà existantes à la Ville (travaux, parkings en ouvrage...) ou externes (TEC, Li Bia Velo...). Ces données sont ensuite centralisées et traitées afin de donner une information fiable en temps réel aux usagers comme aux gestionnaires.

La mise en œuvre de ce projet s'accompagne aussi de mesures relatives à la qualité de l'air grâce à un partenariat entre la Ville de Namur, l'Agence wallonne de l'Air et du Climat (AwAC) et l'Institut scientifique de Service public (Issep). Des micro-capteurs sont placés en différents endroits en lien avec une station de contrôle de la qualité de l'air permanente. Ils permettent d'objectiver les résultats et de connaître la qualité de l'air en temps réel.

In situ

26 panneaux à message variable sont installés sur un total de 28. Ils sont situés sur les axes qui mènent à la Corbeille. L'automobiliste peut y lire son temps de trajet jusqu'au centre de Namur, où se trouve le P+R le plus proche ainsi que des itinéraires alternatifs en cas d'accident, de travaux ou d'embouteillage. Plus il s'approche du centre, plus les informations sont précises. À l'approche des boulevards qui ceignent la Ville, les temps de parcours vers les quartiers sont affichés, ainsi que le nombre de places de parking disponibles dans chacun de ceux-ci. Enfin, sur la ceinture de la Corbeille namuroise, les panneaux indiqueront essentiellement le nombre de places disponibles dans chaque parking.



Une carte interactive

Un site internet a été développé : sti.namur.be. On y trouve une carte de Namur où toutes ces informations sont affichées en temps réel : le nombre d'emplacements disponibles dans chaque parking, le nombre de vélos partagés « Li Bia Vélo » disponibles à chaque station, mais aussi l'horaire des bus pour chaque arrêt, et les véhicules partagés Cambio. L'option d'un site web, plutôt qu'une application, a été retenue car les applications GPS ou de planification d'itinéraire sont déjà très utilisées. Ainsi, le STI est accessible depuis tous les appareils, tout en étant complémentaire aux applications existantes. L'idée étant, qu'à terme les applications existantes puissent bénéficier des données récoltées par le STI, raison pour laquelle Namur mise sur l'open data plutôt que sur une application « namuro-namuroise ».

Pour les bus

Le STI est aussi utile pour les clients des transports en commun car il intègre les données fournies par les TEC sur les bus namurois. Outre les horaires et les retards disponibles en direct sur la plateforme web, ceux-ci sont également affichés sur une septantaine de bornes d'information installées aux arrêts de bus de la ville, qui pourront aussi afficher d'autres messages, par exemple si un Plan d'Urgence devait être activé.

Le S.T.I. dans sa forme actuelle est une première étape vers un système de services de mobilité plus global permettant d'offrir à chaque usager.ère un bouquet de services de mobilité aussi complet et personnalisé que possible, en cohérence avec la politique communale de mobilité. Pour que tous ces services puissent être directement accessibles à tou.te.s les utilisateur.ice.s du centre-ville (citoyen.ne.s, client.e.s, commerçant.e.s, secteur de la livraison et de la construction...) la Ville de Namur poursuit la digitalisation des informations, la mise en open data d'un maximum de données et la mise en ligne de différents formulaires (organisation d'événements et réservation d'emplacements en voirie...).

Autres services de multimodalité

La Ville de Namur continue de développer de nouveaux services dans le but de favoriser la multimodalité et d'améliorer le service aux citoyens.

À titre d'exemples :

- Le remplacement et l'agrandissement du réseau de compteurs piétons et cyclistes, afin d'enrichir encore le système et de renforcer les perspectives multimodales du projet.
- La mise en place de deux totems d'affichage du nombre de cyclistes journalier ;
- L'installation de capteurs de stationnement sur les places PMR et sur certaines places dans les rues commerçantes afin de mieux informer l'usager des places disponibles ;
- Le croisement de différentes bases de données existantes avec le STI afin d'améliorer les services aux citoyens dans la préoccupation d'une information quotidienne sur présence de travaux ou d'événements ayant un impact sur la mobilité, la réservation de stationnement pour déménagement, travaux, etc. ;
- L'arrivée du paiement numérique et d'un monitoring des emplacements par le biais d'une géolocalisation des places de parking en voirie avec leur statut (place PMR, zone de livraisons, dépose-minute...);
- Le remplacement du système de gestion du piétonnier historique, et de certains piétonniers temporaires lors des événements, pour permettre de mieux réguler les accès (riverains, taxis, accès temporaires...).

VU/LU POUR VOUS



Aménager des rues apaisées, Zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes, Collection Connaissances, Cerema, Lyon

Les outils réglementaires comme la zone 30, la zone de rencontre et la zone piétonne permettent de transformer la voirie et l'espace public au profit d'espaces attractifs, de rencontre, offrant davantage de convivialité. Ce guide développe les atouts de la modération de la vitesse, présente des modalités d'aménagements possibles afin d'instaurer des circulations apaisées. Comment partager au mieux l'espace entre voitures, cyclistes et piétons ? Quand opter pour une zone de rencontre ? Comment matérialiser les points d'entrée et de sortie d'une zone 30 ? L'ouvrage apporte des informations pratiques sur l'aménagement et la réglementation (française en l'occurrence) en proposant de nombreux exemples de réalisation. Il s'adresse aux aménageurs et aux techniciens, mais aussi aux élus et aux associations

www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/amenager-rues-apaisees

Le coût des politiques vélo. Guide, Club des villes et territoires cyclables, novembre 2020

Combien ça coûte ? La question est récurrente. Sur près de 100 pages, ce guide présente les coûts de réalisations concrètes d'infrastructures ou de services destinés aux cyclistes.

Des fourchettes de prix sont indiquées, tant pour la création d'un service de location de vélos en libre-service que pour la réalisation d'aménagements cyclables temporaires (ou « coronapistes »), d'une étude de trafic, d'une fête du vélo ou d'un simple marquage au sol.

Les budgets repris dans le guide (infrastructures et services) ont été estimés sur la base d'une enquête réalisée durant une année auprès de 31 collectivités adhérentes du Club des territoires et des villes cyclables.

www.villes-cyclables.org/les-ressources/les-publications-du-club-et-de-ses-partenaires/le-coût-des-politiques-velo

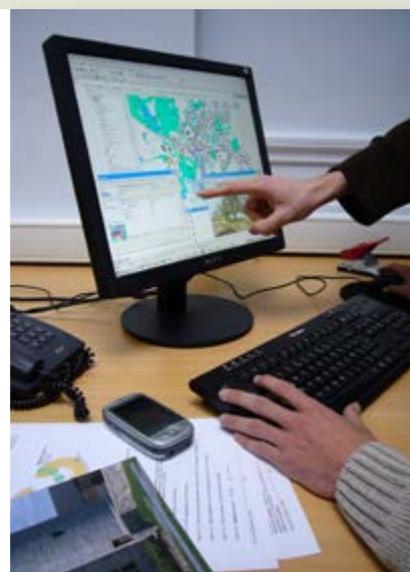




Outils graphiques en ligne, trucs et ficelles, SPW MI, Réseau des Conseillers en Mobilité, capsules mises à disposition des CeM

À travers ces quatre tutoriels, le SPW MI partage une expérience sur l'utilisation des outils graphiques disponibles pour tous en ligne gratuitement. Il s'agit d'outils relativement simples à l'échelle stratégique du concept sans rentrer dans une technicité cartographique complexe. En plus des exposés, la matière première (données fictives) est mise à disposition pour permettre aux CeM de s'exercer, de même que les liens vers les applications courantes utilisées. Les thématiques développées, sont les réseaux, la circulation, les aménagements et le stationnement. Ces vidéos n'ont pas la prétention de faire le tour du potentiel de chaque application mais bien d'initier leur mise en pratique pour des CeM non aguerris aux logiciels de dessin et de traitement de l'image.

mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-conseiller-en-mobilite/le-reseau-des-cem/la-formation-en-atelier.html



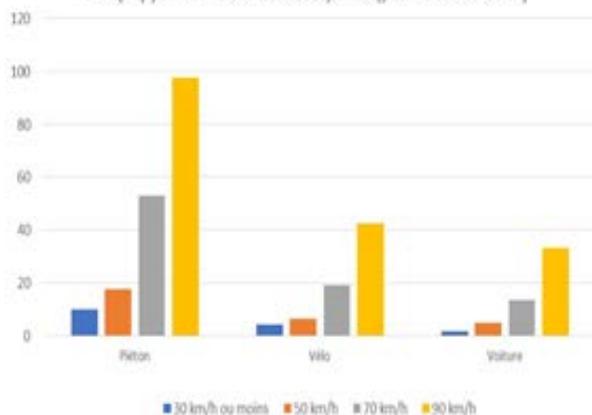
Suivi qualitatif de la dynamique des aménagements cyclables et piétons de transition en France, Club des villes et territoires cyclables. Phase 1, juillet 2020, phase 2, octobre 2020

Ces deux dossiers dressent un état des lieux de la dynamique de mise en place d'aménagements cyclables et piétons de transition par les collectivités territoriales françaises. Ils sont basés sur une enquête en ligne auprès de collectivités territoriales et sur des entretiens ciblés. L'enquête a porté sur les types d'aménagements réalisés, les budgets consacrés, le rôle de l'urbanisme tactique, les adaptations effectuées, les perspectives de pérennisation, les besoins exprimés par les municipalités, l'impact sur la politique cyclable... Elle fait état de nombreux projets qui se sont concrétisés sur le terrain. À noter : des infrastructures innovantes sont apparues, en particulier pour l'aménagement de carrefours.

[Suivi qualitatif de la dynamique des aménagements cyclables et piétons de transition en France : Phase 1 - Phase 2 - Phase 3. villes-cyclables.org](https://villes-cyclables.org)



Nombre de décès 30 jours (pour le type d'usager de la route indiqué) pour 1000 accidents corporels (période 2013-2017)



Nombre de décès à 30 jours pour 1000 accidents corporels.
Source : Vias, lors d'une enquête de 2018 réalisée à l'occasion des 30 ans de l'introduction dans le code

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Généralisation du 30km/h en agglomération ? Saison 1

De plus en plus présent dans nos villes, le 30km/h a le vent en poupe. Les Pays-Bas, l'Espagne, la France et plus proche de chez nous la Région de Bruxelles Capitale viennent de généraliser cette mesure. Les dynamiques d'extension des zones 30 sont enclenchées dans la plupart des villes avec des avancements variables. L'assemblée des Nations Unies est favorable au 30 km/h généralisé.

La réduction de vitesse est un sujet de discussion depuis un certain temps pour améliorer la sécurité routière. Nous constatons aujourd'hui que les expériences tant nationales qu'étrangères proposant des vitesses plus lentes ont donné de bons résultats. Les villes scandinaves d'Oslo et d'Helsinki ont déjà mis en œuvre cette mesure et aucun cycliste ou piéton n'est mort en 2019. Début 2020, 140 pays ont signé la Déclaration de Stockholm, indiquant qu'ils sont favorables à l'introduction d'une limitation de vitesse.

Selon l'institut Vias, « une majorité de Belges soutient la mise en zones 30 de tous les centres-villes, à condition de laisser les axes principaux à 50 ou 70 km/h et de prévoir des aménagements favorisant le respect de la limitation de vitesse. La mise en zone 30 des centres urbains est devenue d'autant plus inéluctable qu'elle a également des effets bénéfiques sur le cadre de vie de nos villes. Ainsi, les zones 30 ont non seulement un impact positif sur la sécurité routière, mais également sur la qualité de l'air et les nuisances sonores. En diminuant la vitesse de 50 km/h à 30 km/h, on arrive à réduire le bruit de 3 à 4 décibels, ce qui correspond à une diminution de moitié du volume de trafic sur une voirie d'importance moyenne. »

Telraam...

Avec le soutien de la Wallonie, Liège analyse comment évoluent les comportements et les vitesses suite à l'introduction de la zone 30 via l'utilisation de 40 caméras « Telraam » apposées à la fenêtre d'immeubles riverains. Ces caméras, qui assurent un respect intégral de la vie privée, permettent d'obtenir des chiffres moyens de parts modales et de vitesse.

Source : Telraam.net

En savoir plus : Information sur l'initiative liégeoise : <https://www.liege.be/fr/vie-communales/services-communales/mobilite/actualites/telraam-preniez-part-a-l2019analyse-de-la-mobilite-de-votre-ville>

Source : Vias, lors d'une enquête de 2018 réalisée à l'occasion des 30 ans de l'introduction dans le code

Il y a encore des villes et des villages où la limitation de vitesse sur les routes dans les agglomérations peut être réduite. Le placement des panneaux est-il suffisant ? Que devraient faire les communes pour que les automobilistes conduisent moins vite ? Avec les réflexions en cours et les projets d'aménagements temporaires initiés sur près de 50 communes wallonnes, nous pressentons que ce sujet va encore faire couler beaucoup d'encre. Nous reviendrons sur les questions suscitées par ce mouvement lors de la saison 2 !

En savoir plus : www.tousconcernes.be/wp-content/uploads/2020/12/Site-internet-RESUME-consultation-citoyen-EG2020_def.pdf
www.aws.be/sites/default/files/dossier_presse_EGSRW_2020.pdf

Question de CeM



Dimensionnement de la capacité de parcage, quelle base légale ?

Existe-t-il une législation ou un document qui officialise le nombre de places de parking à imposer dans le cadre d'une demande de permis d'urbanisme ?

La réponse à cette question du CeM de la commune de Dour est complexe ! Voici quelques éléments.

Déterminer les besoins du stationnement des voitures générés par un projet immobilier, les optimiser en fonction du contexte local et de la politique menée par la commune en matière d'aménagement du territoire et de mobilité constitue une tâche délicate. Si le code du développement territorial (CoDT) n'aborde pas explicitement la question, les communes peuvent se doter de Guides Communaux d'Urbanisme (GCU), à valeur indicative, pouvant porter notamment sur la question du stationnement,

pour préciser aux demandeurs les « règles du jeu » en matière d'obligation de parcage. L'idée étant d'utiliser un outil apte à cadrer les capacités de stationnement des voitures, leur dimensionnement, ou encore des quotas de stationnement pour vélos par projet, dans l'objectif de concrétiser dans les meilleures conditions possibles son projet d'urbanisme sur le terrain.

Un guide communal ne peut pas aborder toutes les questions. Le GCU peut comprendre tout ou partie des indications visées dans le guide régional. Les thèmes y sont listés de manière limitative. L'énumération n'est pas qu'exemplative. Ce qui concerne le stationnement est précisé au point 8° - l'aménagement de locaux et des espaces destinés au stationnement des véhicules. On peut également faire référence au point 13° - les mesures de lutte contre l'imperméabilisation.



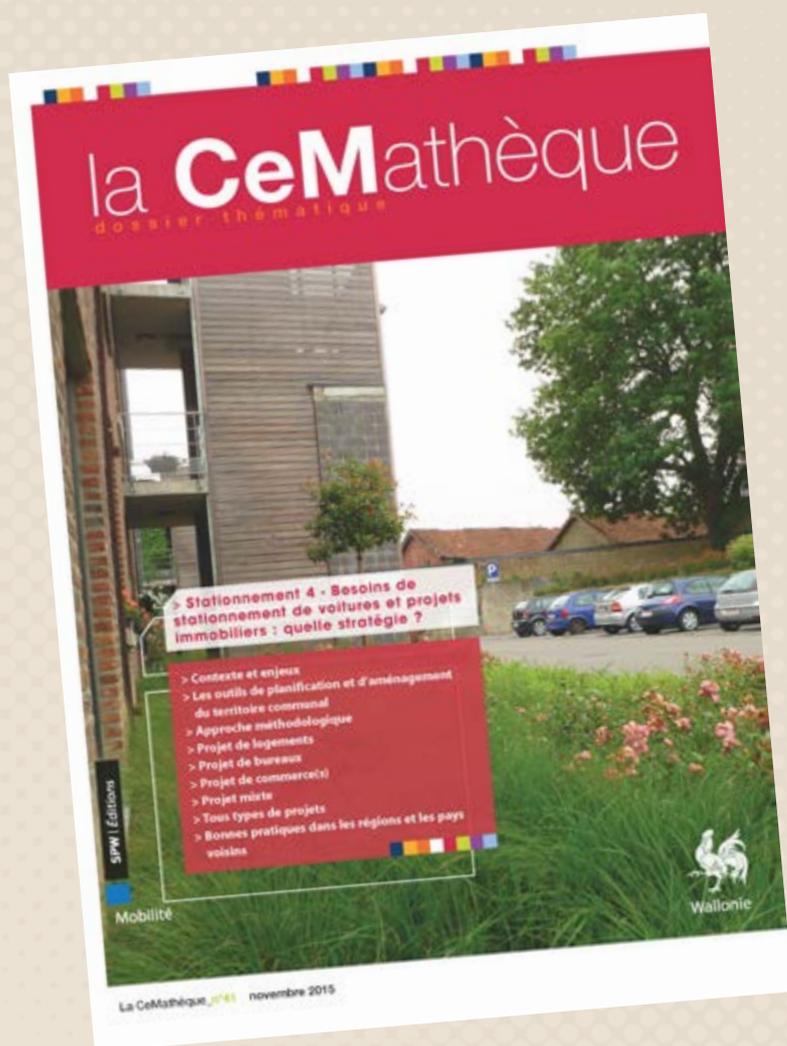
Le guide ne règle, par conséquent, que des questions d'ordre urbanistique. Il faut donc aussi comprendre qu'un guide qui comporterait des indications sur d'autres points serait illégal. **Cela n'empêche pas une commune de se doter d'une grille de lecture ou de bonnes pratiques pour encadrer l'appréciation des permis.** Dans la pratique, il semblerait qu'aucune commune n'ait adopté un guide communal depuis l'entrée en vigueur du CoDT...

Faute de document règlementaire, la Région a mis à la disposition des communes un outil d'accompagnement dans le dimensionnement des besoins de parkings des projets immobiliers. Ces recommandations sont reprises dans la Céma-thèque 41.

Il convient d'aborder les choses de manière nuancée :

- En fonction du type de projet (logement, bureau, commerce) il s'agit d'explorer les besoins en fonction de la qualité de desserte en transport en commun, des diverses alternatives à la voiture particulière, de la qualité de service du quartier.

- Très concrètement, pour aborder la question du dimensionnement de manière spécifique, page 19 de la Céma-thèque, un abaque permet d'évaluer l'attractivité sur base de la desserte en transport en commun, et page 20 se trouve une proposition pour évaluer le niveau de service du quartier. Sur cette base, les tableaux de la page 21 proposent de fixer, avec plus de précision, le nombre d'emplacements par logement. La démarche similaire est proposée pour les autres fonctions ;
- Les fourchettes de capacité de stationnement obtenues sont à mettre en balance avec le contexte territorial ;
- Aussi, en fonction des thématiques, il conviendra de se fixer une ligne directrice sur la manière d'appliquer les fourchettes de besoins calculés. Sont-ils à considérer comme des chiffres plafonds ou des chiffres planchers ? À titre d'exemple, un complexe de bureau situé à côté d'une gare devra présenter des quotas maximaux en sorte d'inciter le recours aux transports en commun autant que faire se peut. En se rappelant que la certitude de pouvoir disposer d'une place de parking à destination représente un facteur déterminant dans l'usage de la voiture ;
- Il convient de distinguer les besoins de stationnement pour les déplacements domicile/travail des besoins spéciaux liés au taux de possession de voiture ;
- Tout projet d'urbanisme ne doit pas nécessairement être autonome en termes de stationnement pour voitures et, donc, présenter un nombre suffisant d'emplacements sur la ou les parcelle(s) concernée(s) par le projet. Cela dépend du contexte, aussi de l'échelle du projet. En cœur de Ville, lorsque l'enjeu est la densification, un petit projet pourrait ne contenir aucun emplacement sur la parcelle, dans la bonne desserte en transport en commun, le recours aux modes actifs et dans la possibilité d'utiliser des voitures partagées ;
- Les capacités préconisées par la Céma-thèque 41 couvrent ce qui peut/doit être absorbé en espace privé et dans l'espace public. Notons que, pour un quartier résidentiel, il est parfois fait mention d'un emplacement visiteur en domaine public pour 6 logements ;
- L'incidence que peut avoir une sous-capacité de stationnement en domaine privé sur le domaine public n'est pas à négliger, inversement un quartier en sous capacité d'offre de parking public va influencer la posture à adopter pour un nouveau complexe immobilier, ...





Q Jambes, parking privatif. Source : ICEDD

Dans la perspective d'organiser une mobilité plus durable et une utilisation accrue des modes alternatifs à la voiture, certains projets mettent en œuvre des bonnes pratiques. Par exemple :

- Envisager la réversibilité des espaces de parking en prévoyant leur hauteur sous plafond compatible avec de futures fonctions de vie, afin d'intégrer dès la conception d'autres usages possibles des niveaux de parking ;
- Prévoir et valoriser des emplacements pour les voitures partagées ;
- Intégrer la question de la mutualisation dans le cadre des permis (à l'instar des pratiques de la commune de Schaerbeek) ;
- Assurer un accompagnement paysager de l'offre de parking : intégration paysagère d'une rampe d'accès au sous-sol, plantation d'arbres dans les parkings à ciel ouvert (1 par 8 emplacements à la Ville de Namur), intégrer la question du ruissellement en évitant des surfaces trop perméables (comme le fait la Ville de Liège), etc. ;
- Intégrer des contraintes en évolution, par exemple avec l'accueil des véhicules électriques, tant pour les aspects de recharge, que pour les aspects résistance au feu (une batterie au lithium peut parfois nécessiter une immersion complète du véhicule dans l'eau pendant plusieurs jours avant extinction...) qu'il s'agira petit à petit d'intégrer ;

- Au Japon, certaines villes ont mis en place des dispositifs législatifs encore plus exigeants : l'achat d'un véhicule particulier ne peut se faire que pour autant que le propriétaire démontre qu'il possède un espace de parcage en domaine privé, cela pour éviter la saturation du domaine public avec des voitures en stationnement.

Pour faire reculer l'usage de la voiture dans la perspective de la vision FAST, appréhender la qualité de l'espace public en réallouant l'espace selon le principe STOP nécessite de revoir la place de la voiture dans l'espace public. La place réservée au stationnement fait partie de l'équation. Aussi, le stationnement est un levier majeur pour modifier les comportements en matière de mobilité. La question du stationnement reste très sensible, surtout dans les quartiers soumis à une forte pression. Le dimensionnement des besoins de parcage en domaine privé est à prendre au sérieux dans cette perspective de réduction de l'emprise du stationnement sur l'espace public. Favoriser le report vers le stationnement en dehors de la voirie doit devenir l'option privilégiée.

 En savoir plus : [Cematheque 41. Stationnement 4 – Besoins de stationnement de voitures et projets immobiliers : quelle stratégie ?](#) Source : ICEDD pour le compte du SPW Mobilité Infrastructure, novembre 2015

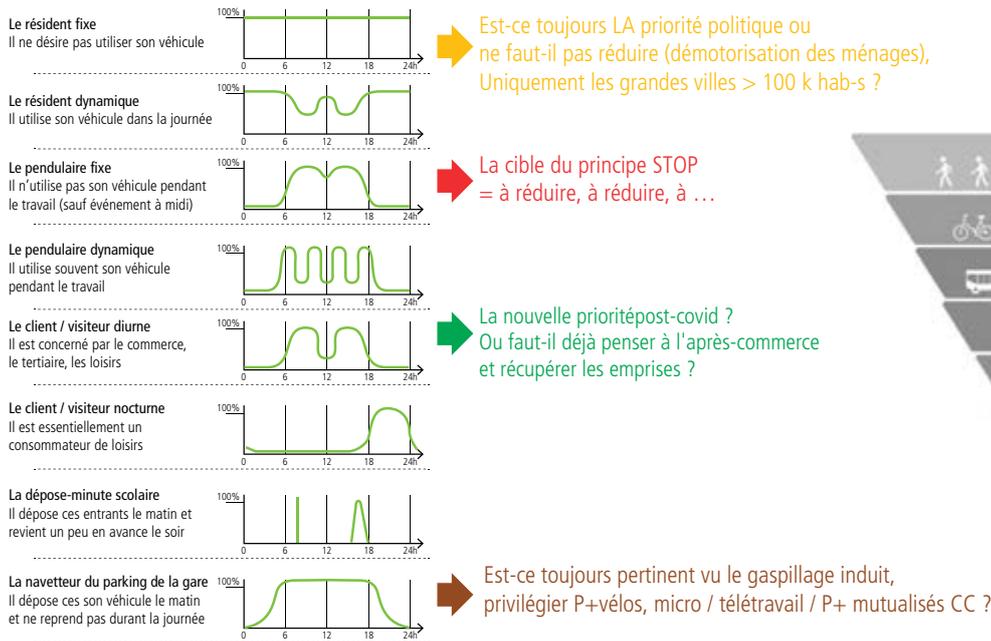


CEM GRANDES VILLES

Retour sur le **webinaire** **"déploiement du Smart parking"**

Depuis quelques années, la Wallonie fait face à une perte du dynamisme commercial dans ses centres-villes. Les raisons du déclin actuel sont multiples : une offre de commerces de périphérie importante, et bien souvent plus facilement accessible en voiture et proposant une offre de stationnement importante et gratuite. À ce problème connu de longue date s'ajoute l'augmentation fulgurante de l'e-commerce qui, durant les 6 premiers mois de la crise sanitaire, a atteint le niveau que les experts attendaient pour 2023 ! La crise sanitaire actuelle amplifie les difficultés de nos centres-villes, nos commerces, nos artisans..., qui pâtissent terriblement de cette situation. Et la crise économique annoncée pour 2021-2022 devrait en prolonger les effets. Face à ces constats, il est nécessaire de prendre des mesures adaptées pour redynamiser les centres-villes. Il est urgent d'agir ! La gestion du stationnement est au cœur du problème.

Quelles priorités par types d'usagers en 2021 ?



La thématique du stationnement a été abordée le temps de la matinée du 17 novembre, lors d'un webinaire réunissant huit grandes villes wallonnes (Mouscron, Tournai, Mons, La Louvière, Charleroi, Namur, Liège et Verviers) pour dresser un état des lieux de la question sur leurs territoires.

Quelles priorités par types d'usagers en 2021 ?
Source : « Déploiement du Smart parking – 8 grandes villes wallonnes – Webinaire du 17 novembre 2020 », Transitec & ICEDD pour le compte du SPW Mobilité Infrastructures

Les enjeux 2021 du stationnement

En regard des enjeux de survie de la dynamique des centres-villes, il est crucial de réduire la pression de la voiture dans les secteurs centraux. Il est urgent d'agir pour **garantir des places libres en ville**, il en va de la survie des commerces de nos centres-villes durement impactés par la Covid19 et la crise financière. En accord avec les Plans Communaux de Mobilité, qui sont unanimes sur ce point, il est essentiel d'augmenter ET le contrôle ET le nombre de places réglementées.

Les priorités doivent être revues, jusqu'à **réduire l'offre pour les riverains**. Le maintien de rues surchargées de voitures ne permettra pas de répondre au principe STOP, aux objectifs de la Vision FAST 2030 de réduction de 25% de la voiture individuelle, donc de relever les défis environnementaux et de qualité de vie. **Les outils de gestion dynamique du stationnement deviennent indispensables pour obtenir rapidement des gains tangibles !**

La Ville ne peut pas galvauder ses espaces publics, précieux. À Liège, moins de 50% des usagers – les automobilistes – accaparent plus de 85% des espaces publics, cette situation est incompatible avec la croissance des modes actifs, les plans canopées, les contraintes sanitaires liées au Covid, etc...

Tour de table...

« Le plan de stationnement actualisé et l'usage de la scan car ont généré beaucoup de trouble et l'émoi des citoyens ».

« Le poids de la perception que les commerçants ont de la gestion du stationnement reste prépondérant dans les choix opérés à l'échelle de la commune. »

« Encadrer l'occupation de l'offre de stationnement par des véhicules disposant de cartes PMR reste complexe. »

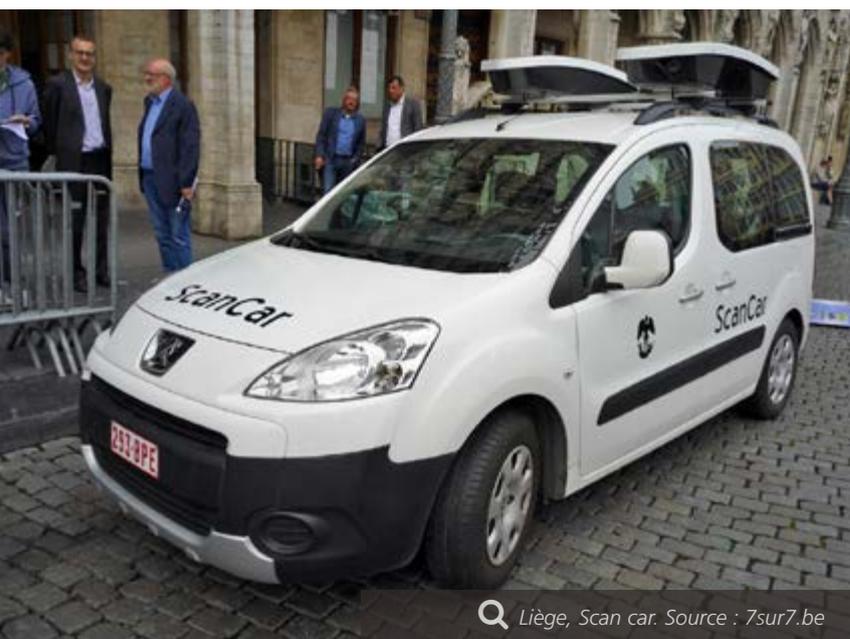


Diagnostiquer, objectiver les coûts

En synthèse de cette seconde partie, différents constats sont mis en évidence :

- **garantir un équilibre économique à la politique du stationnement ne va pas de soi**, dans un contexte de très fortes contraintes économiques, le vrai coût du stationnement doit être objectivé et partagé avec les élus et surtout les usagers, les riverains, les commerçants ;
- **plus d'1 usager sur 4, voire 1 sur 2 ne paie pas dans les zones payantes des grandes villes wallonnes**, outre les soucis d'équité entre usagers, il en va de la capacité financière des Villes à mettre en œuvre leurs politiques de stationnement, de mobilité et urbaines ;
- **il y a un intérêt à se donner les moyens de trier les usagers souhaités**, accompagner, provoquer les changements de comportements désormais visés dans toutes les villes. La disponibilité d'une place de stationnement est l'un des premiers facteurs de choix modal ;
- **les politiques sont généralement trop complexes avec trop de zones, une trop grande variété de limitations**, incompréhensibles par l'usager, elles en deviennent inapplicables.

Les outils comme les scan (ou scooters) cars, les capteurs et autres caméras sont des leviers essentiels d'une politique des déplacements et de stationnement.



Liège, Scan car. Source : 7sur7.be

Le PCM de Liège a ainsi montré que les extensions de périmètre à contrôler en accompagnement du tram auraient nécessité une brigade de plus de 25 agents constatateurs en cas d'approche traditionnelle... Les 2 scans cars acquises par la Police permettent de contrôler encore davantage de places, notamment pour maîtriser les « effets de bords » dans les quartiers résidentiels autour du tram. Et surtout de libérer les policiers en charge du contrôle, pour les affecter à des tâches plus « nobles ». Par analogie, les villes qui emploient des agents communaux pourraient les réaffecter à de l'aide aux usagers pour assimiler les nouveaux outils digitaux du stationnement.

Les technologies de l'information et de la communication laissent envisager des propositions innovantes autour « du stationnement intelligent ». Les apports technologiques permettent de couvrir plusieurs éléments, tant du point de vue de l'usager (particulier ou professionnel) que du point de vue de la collectivité. Ils **peuvent notamment jouer un rôle** dans les champs suivants : **l'assistance au stationnement d'usagers** (recherche d'emplacements libres, paiement facilité), **des services supplémentaires aux usagers** (information sur les alternatives modales, les places moins chères, de longue durée), **le contrôle du stationnement** (dans une logique davantage préventive que répressive), **la fourniture de données sur le stationnement pour alimenter la collectivité dans son travail** (notamment pour alimenter les quickscans des PCM), **l'assistance pour les véhicules de livraison**.

Prévenir plutôt que guérir

Le stationnement est « le royaume de la mauvaise foi ». À titre d'illustration, faites une recherche sur internet avec les mots-clés « disque zone bleue avec horloge » et vous constaterez que de tels dispositifs, permettant à l'usager d'être « toujours en règle » dans une zone bleue, se trouvent facilement via l'e-commerce !

On peut tenter une analogie avec la crise sanitaire où, comme pour le stationnement :

- **la communication et l'objectivation sont des outils clés**. Les usagers ont partout l'impression que le stationnement est une « vache à lait » des autorités communales... Or Frédéric Héran¹ démontrait en 2012 que c'est un mythe !

¹ économiste et urbaniste, maître de conférences à l'Université de Lille 1 et chercheur au CLERSE (Centre lillois d'études et de recherches sociologiques et économiques),

- le contrôle devra servir davantage à la prévention qu'à la répression. À l'instar des messages « flatten the mobility curve »², les scans cars permettent de mesurer régulièrement des indicateurs d'occupation et de rotation. Par comparaison avec des courbes de références, conformes aux attentes des PCM et aux objectifs FAST. L'Observatoire permet de contrôler que le stationnement est respecté. Si les chiffres s'aggravent, la Ville peut alors communiquer et lancer une campagne de répression pour « rentrer dans la courbe ». Cette approche est également comparable à la répression des excès de vitesse, avec l'alternance de radars préventifs, qui font appel aux répressifs si besoin.

Observer et communiquer

Basé sur des observations régulières, des inventaires ciblés, des comptages et comparaisons d'une année sur l'autre, un observatoire permet d'objectiver des tendances dans la continuité et d'anticiper les évolutions pour faciliter la décision politique et apaiser le débat public. L'automatisation des observatoires est donc un réel enjeu des territoires. Ils doivent sortir des traditionnels bilans de « gestionnaires du stationnement », trop orienté contrôle et répression, pour passer vers des bilans orientés en fonction des besoins spécifiques : élus, services techniques, gestionnaires, commerçants, population, autres usagers.

Nous constatons :

- une absence de culture de la donnée, de l'observatoire ;
- que la digitalisation permet de générer davantage de data, pour automatiser la récolte de données, améliorer la fréquence des analyses, comparer des états entre eux, donc suivre et réorienter les évolutions en regard des objectifs ;
- que cette digitalisation permet aussi d'améliorer la communication, grâce aux GSM, aux smartphones, en prenant garde bien entendu au respect du RGPD.

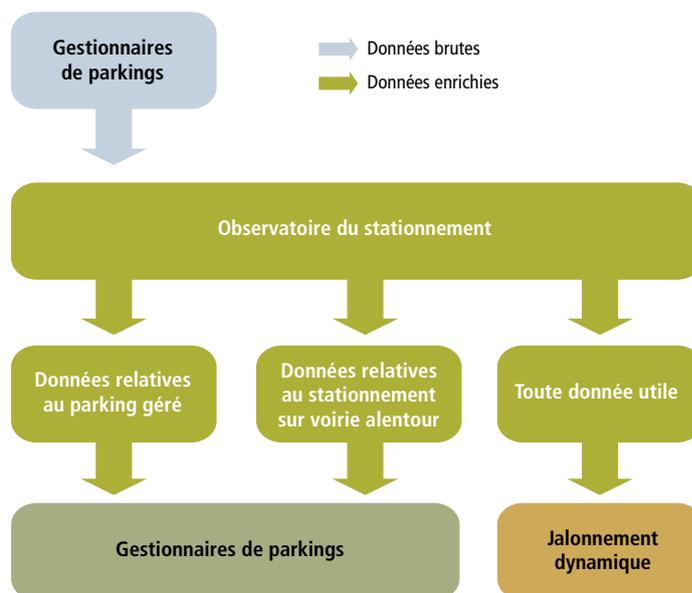
Les économies induites par la dématérialisation et la digitalisation permettent de réduire les coûts à charge des usagers, en réponse aux défis de l'e-commerce, de la redynamisation des centres-villes, etc. La digitalisation génère des données et la possibilité d'un marketing plus orienté « clients », dans la perspective de cibler la communication et de positiver les messages.

² Flatten the Mobility curve, en référence à « flatten the curve » (aplatir la courbe de l'évolution de la pandémie) le bureau d'études Espaces Mobilites a donné ce nom à l'enquête les pratiques de mobilité post Covid des belges. Plus d'informations <https://www.maestromobile.eu/post/flatten-the-mobility-curve>

Quel levier d'action à l'échelle de la Région ?

Encore en devenir sur notre territoire, le stationnement intelligent présente des perspectives de taille pour les communes et la Wallonie. Quelle sera la stratégie digitale de la Région à cet égard ? Le « stationnement intelligent » pourrait devenir le cheval de bataille du MaaS... En effet, le seul domaine où les autorités locales ont un moyen imparable de « garder le couteau par le manche » est bien le stationnement.

Le webinaire aura accrédité l'idée selon laquelle la Wallonie pourrait jouer un rôle de ressource, de centralisation et de mutualisation d'une expertise technique, un véritable accompagnement opérationnel pour pouvoir mettre en place une stratégie d'attractivité des centralités.



🗨️ Tour de table...

« Nous partageons le besoin de bénéficier d'une veille technologique de tous ces enjeux. »

« Nous sommes face à la nécessité de gérer les problèmes de compatibilité entre les bases de données pour instaurer le stationnement payant via les applications et GSM, sans avoir le temps de nous y atteler. »

« Je retiens l'idée selon laquelle une plateforme unique, faitière, à l'échelle de la Wallonie, pourrait fournir un service commun pour le paiement via les applications à l'instar de BIPaSS à Bruxelles. »

« Le marché de la digitalisation, lié à la gestion de nos places de parkings, devrait nous permettre de disposer et de communiquer des informations en temps réel. »



Source : journaldunet.com

Mobility Game. Connect2Move / Move Brussels : pour découvrir une mobilité plus verte

La start-up liégeoise Connect2move a lancé une application mobile, qui est un subtil mélange de jeu et de technologie, l'objectif étant de booster les mobilités douces et actives. Le Mobility Game est un concept de jeu en équipe qui, durant 1 à 2 semaines, incite les travailleurs à bouger autrement qu'en voiture individuelle. C'est une action exploitable directement au sein de l'organisation. En pratique, le Mobility Game est encadré par un service et une plateforme digitale qui se compose de de l'application mobile, d'un site web d'administration et d'un reporting des résultats.

Actuellement proposée uniquement aux entreprises, Connect2Move ambitionne de déployer une version grand public

En savoir plus : www.connect2move.be



Lancement du réseau EXPRESS wallon : c'était le 1er octobre. 5 nouvelles lignes opérationnelles en 2021

Dans un précédent numéro, nous annonçons une refonte des lignes rapides du TEC. Le 1er octobre a marqué l'inauguration du nouveau réseau structurant de lignes Express wallon. Complémentaires à l'offre de transport existante, ces lignes ont pour objectif de relier rapidement une ville à l'autre. Elles sont aujourd'hui au nombre de 17, à savoir des 10 lignes existantes (Conforto, Rapido, Express ...), 4 lignes ex-WEL renforcées et 3 nouvelles lignes. Elles intègrent la tarification Horizon+, ce qui permet au TEC d'harmoniser son offre de transport. Et fin d'année, le Gouvernement wallon a annoncé la livraison, à partir de 2021, de nouveaux véhicules pour son réseau Express, qui devrait être renforcé en 2021, avec 5 nouvelles lignes (La Louvière-Nivelles, Jodoigne-Wavre, Namur-Gesves, Ciney-Dinant et Beaumont-Mons).

En savoir plus : www.letec.be





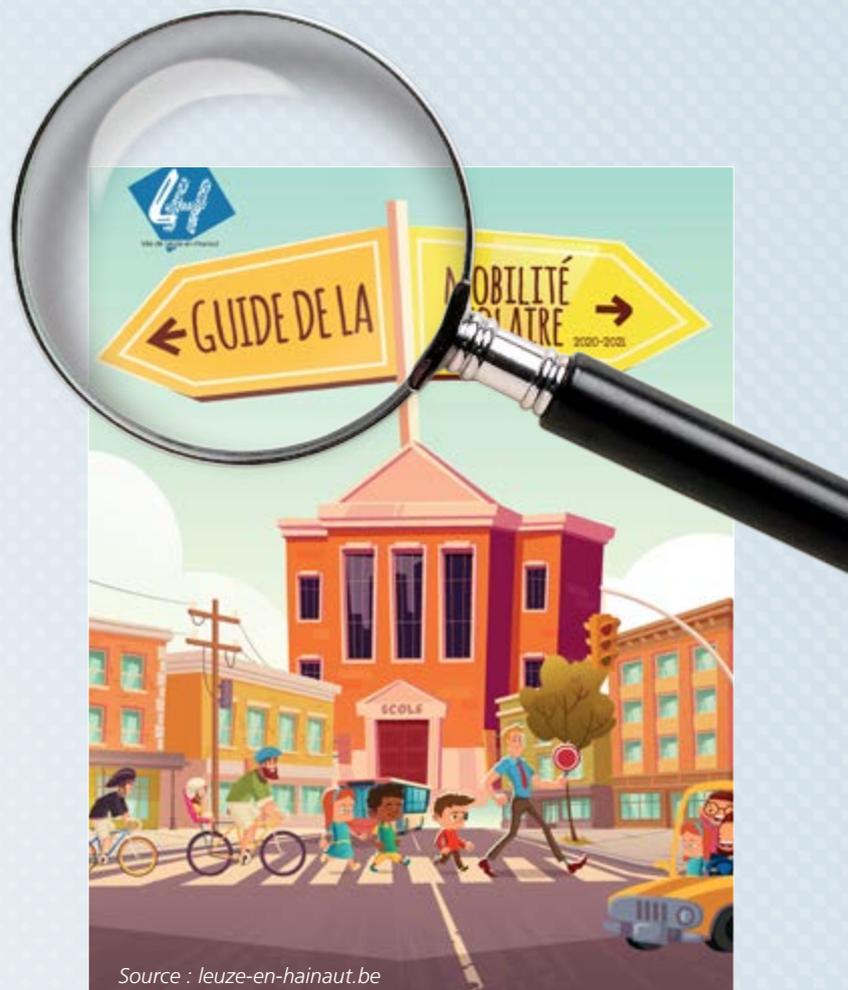
D'ICI ET D'AILLEURS



Source : rtbf.be

Les vélos roulent-ils trop vite sur le RAVeL ? Thimister-Clermont a voulu en avoir le cœur net

Des mesures de vitesse ont été réalisées sur deux tronçons du RAVeL. Ces données, collectées entre le 11 août et le 7 septembre, permettent d'objectiver la vitesse des cyclistes. Sur le premier tronçon, 97,38% des cyclistes respectaient une vitesse inférieure ou égale à 30 km/h. 2,62% des cyclistes étaient en « excès » de vitesse, avec une mesure comprise entre 31 et 40 km/h... Sur le second tronçon, 97,96% des cyclistes ont respecté la limitation contre 2,04% en excès de vitesse. Il serait toutefois intéressant de connaître la distribution des vitesses en-dessous de 30 km/h. Toutefois, un piéton frôlé par un cycliste risque de se sentir en insécurité. En fonction de l'attitude de chacun, de sa place sur le chemin, le dépassement ou le croisement pourront être désagréables. Les cyclistes en infraction sont des cyclistes « sportifs », la vitesse des vélos à assistance électrique étant bridée à 25 km/h.



Source : leuze-en-hainaut.be

À Leuze-en-Hainaut, un super guide de la mobilité scolaire et bien d'autres mesures en faveur des écoliers

Conçu par la commune, ce guide, imprimé à 3.500 exemplaires, a été distribué à la rentrée auprès de tous les élèves de maternelle, primaire et secondaire de l'entité. Il a pour vocation de mettre en lumière toutes les alternatives possibles à la voiture pour les trajets domicile-école. Pour chaque mode, il identifie les freins (physiques et psychologiques) et les solutions concrètes, en relation directe avec les spécificités et l'offre de transport de la commune, afin d'essayer de casser les préjugés et idées reçues. Dans ce contexte, la formation des enfants est essentielle. Ainsi, les élèves des 5e et 6e années de l'enseignement primaire, 350 au total, reçoivent une formation au code de la route et à l'apprentissage de la conduite du vélo en ville. Une belle initiative !

En savoir plus : <https://www.leuze-en-hainaut.be/sites/leuze/files/2020-09/gmsinternet.pdf>
e.jamart@leuze-en-hainaut.be



COLOPHON

Editeur :

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

Mobilité et Infrastructures

Boulevard du Nord 8, 5000 Namur

<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

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 : Détecteur de stationnement. Source : smarcitiesworld.net