

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

Edito du **Manager Mobilité Active**

Missions de la **Centrale régionale de Mobilité wallonne**

Bornes de chargement de véhicules électriques dans les projets immobiliers

Les Zones 30 plus polluantes que les zones 50 ?

Appel à projet – **Aménagements temporaires en Wallonie**

Subside de stationnement vélo au droit des arrêts de bus TEC

Consulter et impliquer les citoyens à distance

Vu / Lu pour vous

Les **formations CeM** continuent !

Question de CeM

D'ici et D'ailleurs





MÉTIER DE LA MOBILITÉ

AU SPW MI, je suis ... Manager Mobilité Active !

mations, un renforcement de la transversalité entre les services, les administrations, échelles territoriales...), le développement de services vélo (mise en selle, lutte contre le vol, service des réparations, cyclo-logistique...) et un renforcement de la communication de la politique vélo (réseaux sociaux, colloque Wallonie cyclable, salon du vélo)... Le concept de Corridor vélo fait également son chemin. On aimerait aller parfois plus vite mais pour des sujets aussi importants, il ne s'agit pas de faire un simple « copié/collé » de ce qui fonctionne à l'étranger.

Un.e Manager Réseau Cyclable viendra également bientôt renforcer la Cellule Mobilité Active. Donc oui, les choses avancent aussi en Wallonie. Et c'est bien.

Qui dit Mobilité Active, dit aussi piéton. D'ailleurs, à l'instar du plan d'Actions Wallonie Cyclable, un plan d'actions Wallonie piétonne devra bientôt être mis en route. Comme pour les cyclistes, on peut se réjouir de la prise en compte de plus en plus importante des piétons dans les politiques de mobilité, se réjouir que le « parent pauvre de la mobilité » se fasse de plus en plus visible. On se rend compte que les mesures liées au confinement nous ont amenés à de nouveau mieux connaître notre environnement proche (pour le loisir mais aussi nos déplacements utilitaires). L'occasion de se rendre compte que beaucoup de choses ne sont finalement pas si éloignées et tout-à-fait faisables à pied. Avec le télétravail, nous sommes devenus plus sédentaires dans le cadre de notre travail. D'où l'importance de profiter de toutes ces petites occasions (conduire les enfants à l'école, au sport, aller chercher le pain...) pour faire des petites activités physiques, ô combien importantes.

Promouvoir les modes actifs, c'est donner la possibilité à tou.te.s de faire une partie ou la totalité de ses déplacements de manière active, d'en montrer tous les avantages. C'est aussi de travailler au partage de l'espace public, de lutter contre les cliques qui visent à opposer les manières de se déplacer.

Mon rôle consiste principalement à...

- **Coordonner les politiques** en faveur des cyclistes, des piétons et des usagers de la micro-mobilité,
- **Assurer la mise en place des Plans d'Actions Wallonie cyclable et piétonne,**
- **Animer la cellule « Mobilité active »** au sein de la Direction de la Planification de la Mobilité,
- **Faire du lien** entre les acteurs concernés,
- **Représenter la politique des modes actifs.**

Beaucoup de choses sont encore à faire. Certes, si la Wallonie se compare aux Pays-Bas, au Danemark, nous n'avons pas encore leur part modale « vélo ». Certes... mais ne boudons pas notre plaisir de voir les choses avancer, dans le monde mais aussi chez nous. **116 communes sont engagées dans le Plan d'Investissement Wallonie Cyclable n°2.**

Un plan d'Actions Wallonie Cyclable est en train de se mettre en place et est discuté avec de nombreux interlocuteurs. Plan d'actions qui ne reprend pas seulement des infrastructures, mais qui vise aussi à travailler sur la Gouvernance (notamment via des for-

✉ Contact : boris.nasdrovsky@spw.wallonie.be



Quelles sont ses missions ?

La Centrale Régionale de Mobilité (CRM-W) est l'autorité wallonne d'organisation et de coordination du secteur du Transport à la demande des personnes, au sens large (TAD), en Wallonie, en relation directe avec les diverses Centrales locales de mobilité couvrant le territoire. Elle a été créée en 2019, et la convention-cadre qui la lie à la Wallonie a été signée en juillet 2020.

En milieu rural, les alternatives à la voiture ne sont pas légion. C'est pourquoi, depuis plusieurs années, des solutions sont recherchées afin de combler au mieux les lacunes en matière de mobilité. Et il s'agit d'être particulièrement créatif !

Le transport à la demande est constitué d'opérateurs publics et privés, de chauffeurs rémunérés ou bénévoles, gérés par des asbl, des administrations communales, des CPAS, des ALE, des Mutuelles, la Croix-Rouge, des hôpitaux, des sociétés privées et des indépendants.

Ces initiatives peuvent être limitées à une ou plusieurs personnes. Au départ, le TAD concernait principalement les transports destinés aux personnes à mobilité réduite (PMR), aux personnes âgées, aux personnes précarisées, aux malades, aux demandeurs d'emploi, aux demandeurs d'asile, ... et ce plus particulièrement en zone rurale ; aujourd'hui, le Gouvernement Wallon a élargi le public-cible à l'ensemble des citoyen-ne-s wallon-ne-s sur toute la Wallonie.

Le TAD est le complément des transports structurants dans une logique « first mile, last mile » mais pour des publics particuliers (exemples : les PMR), le TAD propose des services « Porte à Porte ». Il se distingue ainsi des transports structurants par le fait que les véhicules n'empruntent pas d'itinéraire fixe et ne respectent pas un horaire précis.

Des Centrales Locales de Mobilité...

L'ancrage local de la CRM-W est assuré par les Centrales locales de mobilité (CLM) sur l'ensemble du territoire wallon. Elles ont pour vocation de fournir des informations sur les meilleures options de transport disponibles (transports en commun, taxi social, covoiturage...) et d'organiser, avec des partenaires, des formules alternatives lorsque cela s'avère nécessaire. Elles sont en voie de reconnaissance dans le cadre du futur décret TAD du Gouvernement wallon.





Les principales missions des CLM sont :

- La réalisation et la mise à jour de l'inventaire des services de mobilité présents sur leur territoire ;
- L'organisation et gestion des centrales téléphoniques locales du Numéro Vert régional ;
- La participation aux échanges d'informations avec la CRM-W ;
- L'éducation permanente auprès de la population pour promouvoir la mobilité durable et alternative à l'usage individuel de l'automobile ;
- La coordination des opérateurs TAD sur leur territoire.

... à la Centrale Régionale de Mobilité - Wallonne

Si les CLM offrent un service apprécié en Wallonie, aucune coordination n'était en place à l'échelle régionale jusqu'il y a peu. Cette mission est aujourd'hui confiée à la CRM-W.

Sont donc concernés tous les services mis en place afin de couvrir au mieux les besoins de transport de la population sur l'ensemble du territoire wallon, tel qu'évoqué en début d'article.

La CRM-W assure :

- La coordination de l'offre de transport de personnes à la demande ;
- La centralisation et la diffusion de l'information vers le grand public ;
- Le soutien au développement du secteur du transport de personnes à la demande ;
- La recherche d'un usage optimal des deniers publics.

La méthode de travail

La méthode est basée sur une approche collaborative et intègre les principes suivants :

- le transport de personnes à la demande doit être organisé, chaque fois que c'est possible, en complément des transports publics structurants (train, tram et bus), et en favorisant l'émergence de comportements innovants, éthiques et durables en matière de mobilité ;
- la recherche d'un usage optimal des deniers publics à travers notamment la mutualisation des moyens disponibles et l'économie collaborative ;
- les Centrales locales de mobilité doivent répondre aux demandes de l'ensemble des personnes situées en Wallonie, avec toutefois une attention particulière pour les PMR (personnes à mobilité réduite), les plus précarisés et les personnes isolées géographiquement.



Q Campagne de communication. Source : CRM-W

**Un numéro vert
pour faciliter l'accès
aux centres de vaccination**

Vous ne savez pas comment vous rendre au centre de vaccination près de chez vous et vous avez besoin d'assistance ? Il existe de nombreuses initiatives locales de Transport de Personnes à la Demande.

0800 54 621
Appel gratuit

Le numéro vert est accessible en Français et Allemand du lundi au vendredi de 9h à 17h dès le 28/04/21

La CRM-W et les CLM en action sur le terrain

Après le lancement de la campagne de vaccination wallonne en janvier 2021, la mobilité pour tou-te-s est apparue comme l'une des conditions sine qua non de la réussite de celle-ci : raison pour laquelle, à la demande du Ministre de la Mobilité, la CRM-W a développé un N° vert dédié à la mobilité vers les centres de vaccination, le 0800 54 621. Dans cette logique, chaque appelant, après avoir formé son code postal, est redirigé vers l'opérateur téléphonique local de la CRM-W le plus proche de sa localisation, via les Centrales Locales de Mobilité.

✉ Contact : infos@crm-w.be – 084 480121

🔗 En savoir plus : [Missions des Centrales de Mobilité \(crm-w.be\)](https://www.crm-w.be)

Contribuer au déplacement vers les centres de vaccination

Pour compléter au mieux ce dispositif téléphonique, la CRM-W recense, sur son site internet, les diverses initiatives communales en la matière. Ces initiatives locales sont le fruit de la décision du Gouvernement Wallon, en mars 2021, de dégager plus d'1,5 million € pour aider les communes à assurer le transport des personnes en difficulté vers les centres de vaccination. La CRM-W a ainsi collecté les informations auprès des 262 communes wallonnes et s'engage dans le suivi et la mise à jour de ces informations tout au long de la campagne de vaccination.



VOITURES ÉLECTRIQUES

Des bornes de chargement à prévoir dans les projets immobiliers



Depuis le 11 mars dernier, en cas de construction ou de rénovation importante, des exigences de pré-raccordement et/ou d'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques doivent être respectées. On attendait ce texte, qui est consécutif à la directive européenne¹... En effet, le décret wallon relatif à la performance énergétique des bâtiments (PEB) adopté le 17 décembre 2020² ajoute plusieurs volets dont un qui fixe des exigences d'électromobilité.

C'est ainsi que, dorénavant, les bâtiments à construire ou faisant l'objet de travaux de rénovation importants (travaux portant sur au moins un quart de l'enveloppe), qui sont liés à plus de 10 emplacements de stationnement, doivent être équipés de l'infrastructure de raccordement et dans certains cas de bornes de recharge. L'infrastructure de raccordement vise le précâblage (conduits) permettant de procéder ultérieurement à l'installation de bornes de recharge. Les projets entrant dans le champ d'application de ce décret et pour lesquels un permis d'urbanisme est introduit après le 11 mars sont concernés.

¹ Directive (UE) 2018/844 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 modifiant la directive 2010/31/UE sur la performance énergétique des bâtiments et la directive 2012/27/UE relative à l'efficacité énergétique.

² Décret modifiant le décret du 28 novembre 2013 relatif à la performance énergétique des bâtiments (MB du 3 février 2021). Voir l'article 13.2.



Lorsque le parking est situé à l'intérieur du bâtiment, les exigences d'électromobilité s'appliquent lorsque les travaux concernent le parking ou l'infrastructure électrique du bâtiment. Lorsque le parking jouxte le bâtiment³, les exigences d'électromobilité s'appliquent pour autant que les travaux concernent le parking ou l'infrastructure électrique du parking.

Il s'agit d'une mesure importante, destinée à limiter les freins à l'achat de véhicules électriques. Car la plupart du temps, ceux-ci sont chargés au domicile ou sur le lieu de travail. Et il est difficile, voire impossible dans de nombreux cas, de proposer des alternatives de chargement sur l'espace public dont on souhaite en outre, à terme, voir limiter ou même disparaître les véhicules en stationnement.

Le gouvernement wallon doit encore préciser prochainement les exigences d'électromobilité qui s'appliqueront aux bâtiments non résidentiels liés à plus de 20 emplacements de stationnement.

Si la progression de la mobilité électrique est encore lente, en particulier en Wallonie, les mesures prises ou programmées par les pays, les Régions, les Villes pour éliminer, voire interdire petit à petit les véhicules à moteurs thermiques, exigent une stratégie et des mesures dès maintenant. Un petit pas supplémentaire vers des déplacements plus verts...

 En savoir plus :

[La réglementation wallonne - PEB \(energie.wallonie.be\)](http://energie.wallonie.be)
[Exigences PEB & électromobilité à partir du 11 mars 2021 \(energie.wallonie.be\)](http://energie.wallonie.be)

³ le parking jouxte le bâtiment lorsque :

1° Il existe une connexion physique/technique entre le parking et le bâtiment, ET

2° Le parking est utilisé exclusivement/principalement par les occupants du bâtiment, ET

3° Le parking et le bâtiment sont détenus par le même titulaire de droit réel.

Règles relatives à l'équipement et l'emplacement de stationnement électriques en fonction du type de bâtiment

Bâtiments destinés au logement individuel (maisons et appartements) :

- Chaque emplacement doit être équipé de l'infrastructure de raccordement.

Bâtiments non résidentiels (bureau, commerce, industrie...) et/ou destinés au logement collectif (maisons de repos...) :

- 1 emplacement de stationnement sur 5 devra être pourvu d'une borne de recharge et de l'infrastructure de raccordement

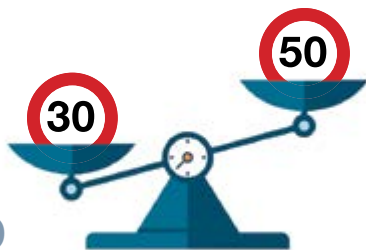
Bâtiments comprenant à la fois des parties non résidentielles et/ou destinées au logement collectif et des parties destinées au logement individuel :

- Chaque emplacement doit être équipé de l'infrastructure de raccordement si la somme des surfaces des parties destinées au logement individuel est supérieure à la somme des surfaces des parties non résidentielles et/ou destinées au logement collectif
- 1 emplacement de stationnement sur 5 devra être pourvu d'une borne de recharge et de l'infrastructure de raccordement si la somme des surfaces des parties non résidentielles et/ou destinées au logement collectif est supérieure ou égale à la somme des surfaces des parties destinées au logement individuel.





ZONE 30



Qualité de l'air. **Les zones 30 plus polluantes que les zones 50 ?**

Si la limitation de vitesse à 30km/h a pour objectifs premiers de réduire les accidents et leur gravité et de fluidifier le trafic, on peut aussi se poser la question de l'impact de la mesure sur la qualité de l'air. Il nous a paru utile de mener l'enquête sur cette question qui alimente parfois la polémique.

Il est généralement considéré que la diminution de la vitesse réduit les émissions sonores ou polluantes sans pour autant que cette réduction n'ait été évaluée selon un référentiel défini. Aussi, le développement des politiques de réduction et de limitation de vitesse nécessite de valider les bénéfices envisageables afin de s'assurer que ces mesures n'engendrent pas d'effets antagonistes.

L'Ademe ¹ a considéré ces impacts dans une étude en 2014. Elle est axée sur trois volets : la qualité de l'air (ainsi que les émissions de polluants atmosphériques), les émissions de gaz à effet de serre (et donc le climat) et les émissions sonores.

Sur les voies rapides de type route/autoroute (vitesses entre 70 et 120km/h), la majorité des études montre un effet plutôt positif de la limitation de vitesses sur les émissions et les concentrations de polluants. La baisse des émissions peut atteindre 20% pour les oxydes d'azote et les PM10 ² et celle des concentrations de polluants dans l'air ambiant peut atteindre 8% selon les polluants. La limitation de vitesse permet aussi d'agir sur le trafic en le fluidifiant et en réduisant la congestion.

¹ L'ADEME – l'Agence de la transition écologique – est un établissement public français sous la tutelle du ministère de la Transition écologique et du ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation.

² Les particules en suspension (notées « PM » en anglais pour « Particulate Matter ») sont d'une manière générale les fines particules solides portées par l'eau ou solides et/ou liquides portées par l'air.



Pour les voiries urbaines (vitesses entre 30 et 70 km/h) les résultats sont plus contrastés. Aussi, un grand différentiel existe entre les vitesses autorisées et les vitesses pratiquées. Il faut tenir compte de l'impact de la limitation de vitesse sur la congestion. Des variations importantes peuvent être constatées en fonction des scénarios choisis ou des typologies de zone, mais aucune tendance ne se dégage nettement³.

De nombreux facteurs influent sur la réalité des émissions et des concentrations atmosphériques. **L'effet de la limitation de vitesse sur la congestion est le déterminant majeur des émissions liées au trafic en ville**, car il entraîne une baisse de la vitesse de circulation et une surémission de polluants, ainsi que l'augmentation du niveau sonore aux abords des voies concernées (aspect que nous ne développons pas ici). Les effets liés à d'éventuels reports du trafic sur des zones proches nécessiteraient enfin d'être pris en compte.

Bruxelles – Ville 30, la vitesse moyenne pratiquée diminue partout

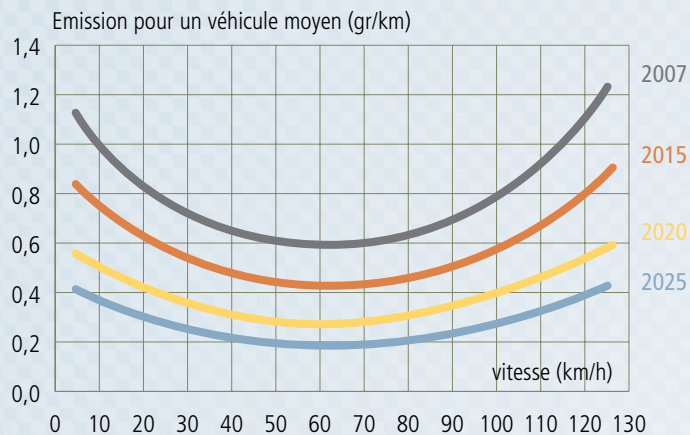
Suite au passage à 30km/h des rues de la capitale en début d'année, Bruxelles Mobilité tire un premier bilan positif en termes de respect de la mesure et de réduction des accidents. Ce bilan des 4 premiers mois de 2021 démontre une réduction globale importante de la vitesse moyenne à Bruxelles. Le nombre d'accidents et de victimes a également fortement diminué⁴.

Il est à noter que cette réduction de vitesse moyenne n'a pas d'impact sur les temps de parcours. Bruxelles Mobilité a continué de monitorer ceux-ci via des mesures sur plusieurs trajets et constate des temps de parcours identiques voir légèrement inférieurs en fonction des périodes.

La stabilité des temps de parcours malgré des vitesses moyennes réduites, donne à penser que le trafic est plus fluide, ce qui est favorable à la qualité de l'air.

³ Selon l'Ademe, les évolutions allant de -40% à +30% pour les concentrations de NO₂, de -45% à +100% pour les concentrations de benzène

⁴ Informations reprises dans le communiqué de presse de Bruxelles Mobilité, les données sont issues des vitesses mesurées au niveau des LIDAR fin 2020 et pendant les 4 premiers mois de 2021.

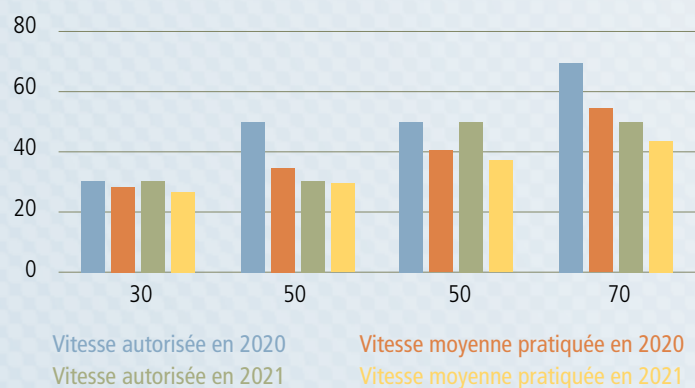


Il convient bien entendu de comparer les niveaux d'émissions pour des vitesses moyennes (et non pour la vitesse autorisée) tenant compte de la réduction liée à des dispositifs ralentisseurs, stops ou feux de circulation.

On observe alors que les émissions peuvent augmenter aussi bien que diminuer suivant le type d'aménagement, mais surtout que ces différences sont infimes.

Le type de véhicule (poids, cylindrée, combustible...) peut avoir bien plus d'effet que la vitesse moyenne. L'augmentation des émissions liées à la réduction de la vitesse va progressivement « disparaître », en tout cas s'atténuer par la présence de plus en plus de voitures hybrides dans le parc

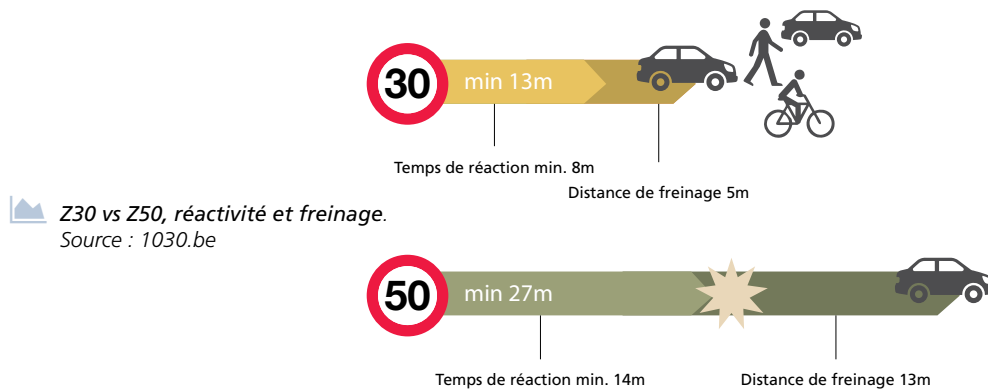
 **Emissions d'oxyde d'azote par les véhicules légers.**
Source : SETRA repris dans l'étude de Ademe mentionnée



Le passage du régime de 50 à 30km/h n'induit pas une diminution des vitesses pratiquées de 20km/h. Élémentaire, mon cher Watson !

L'agrégation des données permet de constater une réduction rapide et significative des vitesses moyennes pratiquées (7 à 19% en fonction du régime des vitesses), autant sur les axes à 30 km/h que sur les axes à 50 km/h.

 **Evolution des vitesses.** Source : données de Bruxelles Mobilités



 **Z30 vs Z50, réactivité et freinage.**
Source : 1030.be

Difficulté d'une étude empirique en isolant les critères liés à la qualité de l'air

Bruxelles Environnement effectuera des analyses sur base de ses différentes stations de mesure. Il sera toutefois difficile d'attribuer un lien de causalité au niveau de la qualité de l'air suite à l'instauration de la Ville 30. En effet, cette évolution sera attribuée à divers facteurs :

- les effets attendus de la zone de basses émissions ;
- l'évolution du parc automobile (performance des moteurs, poids des véhicules, type de carburant) ;
- les conditions de circulation liées à la crise sanitaire ;
- les comportements de conduite ;
- la réduction de la circulation suite à la mise en œuvre des « mailles » apaisées⁵ conformément aux objectifs du plan Good Move.

Amélioration de la sécurité routière... au profit de tous les modes

On peut toutefois estimer qu'à vitesses réduites et compte tenu des temps de parcours quasi inchangés, l'instauration du nouveau régime de vitesses à Bruxelles aura fluidifié le trafic en écrêtant les pointes. Une vitesse moindre permet de réduire la distance de freinage, d'élargir le champ de vision des conducteurs et donc d'éviter les accidents ou réduire leur gravité. Il favorise la sécurité routière en général : situation propice au report modal vers les modes actifs.

À Ixelles, suite à l'accompagnement du réaménagement d'une partie de la chaussée d'Ixelles en 2018, un plan de circulation a été mis en œuvre dans le nord de la commune. Il s'agit là de la mise en œuvre de la

⁵ Ces quartiers qui s'orientent vers un mode de circulation apaisé, conformément aux objectifs du plan de mobilité régional Good Move visant une ville plus sûre, plus conviviale et plus fluide.

première maille apaisée⁶ de la Région. En 2020, lors de l'évaluation de ce plan de circulation ⁷, l'analyse a démontré que ce plan, couplé à la mise en œuvre de la Zone à Accès Limité (ZAL), a réduit de manière importante les flux de circulation dans la maille (diminution de 27 à 39% du volume de trafic en fonction de la période, semaine ou samedi). La suppression du trafic sur la chaussée d'Ixelles joue bien entendu un rôle majeur dans la diminution des flux. L'étude montre que le trafic a diminué également dans la plupart des voiries locales, à l'exception de quelques rues.

⁶ La « maille » est délimitée par l'Avenue Louise, la Petite Ceinture, la rue du Trône, la rue Malibran et la rue Lesbroussart.

⁷ Selon la Commune d'Ixelles sur <http://www.ixelles.be/site/862-Plan-de-circulation-Nord-d-Ixelles-Evaluation>





Q Bruxelles, station de mesure de la qualité de l'air. Source : lacapitale.sudinfo.be

Système organique

Pour répondre à la question initiale, appréhender si la zone 30 est plus polluante que la zone 50 au niveau de la qualité de l'air, de nombreux facteurs interdépendants doivent être pris en compte. L'argument qu'une baisse de vitesse entraîne automatiquement une augmentation de la pollution ne peut être considéré à lui seul. « Réduire la vitesse à 30 km/h dans les zones peuplées est l'une des mesures les plus efficaces pour surmonter la mortalité routière⁸ », plaide Jean Todt⁹, dans une tribune au « Monde » rédigée à l'occasion de la 6e Semaine mondiale de la sécurité routière.

Par ailleurs, le passage de 50 à 30 km/h en agglomération peut permettre un apaisement du trafic, conduire à un meilleur partage entre les différents modes de déplacement (marche, vélo, voiture et transports en commun) dans une logique d'optimisation de l'utilisation de l'espace public. À terme, le passage de 50 à 30 km/h peut permettre de favoriser les modes de transport les moins polluants et donc contribuer à une diminution des émissions polluantes ! Cela reste donc une solution à étudier, dans les conditions particulières de chaque projet.

✉ Références :

Impacts des limitations de vitesse sur la qualité de l'air, le climat, l'énergie et le bruit, Ademe, Février 2014. Dans cette contribution, l'Ademe met en évidence des impacts en passant par un état des connaissances actuelles, objet de la première partie de l'étude. Il s'agit d'une étude bibliographique qui recense et synthétise notamment les études et retours d'expériences faites sur le sujet.

Ville 30 et pollution de l'air, par Ville 30, 2016

Bruxelles Ville 30 – une vitesse réduite et moins d'accidents pour ces premiers mois de 2021, Bruxelles Mobilité, Mai 2021

⁸ Le Monde, Tribune du 23 mai 2021

⁹ Jean Todt, est l'envoyé spécial du secrétaire général des Nations unies pour la sécurité routière depuis 2015, président de la Fédération internationale de l'automobile et ancien dirigeant de Ferrari.

Sneekdown, comment la baisse de la vitesse permet d'optimiser l'espace public

«...Lorsque la voirie, rue, boulevard, carrefour, est recouverte de neige, les traces laissées par les roues dessinent avec précision l'espace utilisé par le trafic motorisé, auquel il faut toutefois ajouter, comme l'ont signalé plusieurs commentaires, une largeur supplémentaire correspondant aux rétroviseurs. Par contraste, le manteau blanc révèle les étendues qui pourraient être rendues sans dommage aux piétons.». Blog lemonde.fr (extrait)

Source de la mauvaise utilisation de l'espace public : cette photo, pas précisément de saison, prise à Tourcoing (Nord) par Katy Vuylstekker, reprise dans Le Monde Diplomatique en décembre 2017.



Q Source : tousapiet.be



APPEL À PROJETS

Aménagements temporaires en Wallonie – Arrêt sur image

C'était... l'année dernière. **Mi-2020, un appel à projets était lancé par la Wallonie afin d'encourager les communes à prendre rapidement des mesures d'aménagements temporaires en vue de favoriser et de sécuriser les déplacements des acteurs de la mobilité active : piétons et cyclistes ! Il s'agissait en particulier de permettre de marcher ou de se déplacer à vélo dans les conditions sanitaires requises notamment pour aller travailler, faire des courses ou aller à l'école.**

Comment, dans l'urgence, apporter davantage de confort et de sécurité à ces usagers ? Si les communes ont souvent dans leurs cartons des projets qui vont dans ce sens, il était nécessaire d'intervenir rapidement, pour répondre à de nouveaux besoins. Voilà un contexte et une démarche bien neufs pour la plupart des acteurs appelés à agir.

Si l'objectif était d'intervenir, dans de tels délais, sur l'affectation de l'espace public et sur l'accompagnement des personnes susceptibles d'opérer un transfert modal, il s'agissait aussi d'inscrire les propositions dans la vision de la mobilité communale, telle que déclinée dans les documents stratégiques dont elle dispose en regard de la vision FAST mobilité 2030. C'était également une véritable opportunité de tester des projets.

Cadre de travail

L'appel à projets fixait un cadre, listant une série d'interventions pouvant bénéficier d'une subvention. Il apportait, via un workshop, diverses réponses aux questions qui se posaient, et mettait à disposition des communes des fiches synthétiques rappelant diverses informations utiles quant aux statuts de voiries et aux infrastructures qui pouvaient être mises en place¹.

Le timing

Les dossiers de participation à l'appel à projets devaient être transmis à l'administration pour la mi-septembre. Sur plus de septante candidatures, 55 projets ont été retenus. Ceux-ci ont pu bénéficier d'un appui technique. L'enjeu était de mettre en place les mesures dans des délais courts et de transmettre une évaluation des résultats, de la satisfaction ou non des mesures mises en place. En pratique, certaines communes sont allées très vite, ayant déjà anticipé cette réponse, pour d'autres ce fut plus lent.

Les mesures plébiscitées

Parmi les dossiers rentrés, on constate que la création de zones 30, de tailles diverses, rencontre un franc succès. Le marquage de pistes cyclables suggérées est également au rendez-vous. Quant à la création de rues cyclables, celle-ci fait une grande entrée dans les communes.

Les évaluations

Un formulaire a été transmis à chaque commune, l'objectif étant, pour celle-ci, de disposer d'une évaluation objective et utile pour d'autres expériences d'aménagements temporaires à mener. Pour la Région, ces retours sont également très importants afin de mieux saisir les forces et les faiblesses de ce type d'initia-

tive, qu'il s'agisse des choix opérés, de la démarche, voire du principe même du test, pour apporter, si cela s'avère pertinent, de nouveaux outils aux CeM.

Bilan

À terme, certaines mesures se révèlent peu opportunes, elles sont toutefois rares. La plupart montrent un beau potentiel et pourront être pérennisées, nécessitant alors des interventions spécifiques au niveau du traitement de l'espace public. Les évaluations reçues à l'heure de la rédaction de cet article témoignent d'un réel enthousiasme quant à l'intérêt de la démarche et se disent déjà partants pour d'autres projets d'aménagements test.

Quant à la méthodologie

Réaliser des aménagements tests... ne permet pas de brûler toutes les étapes. En effet, il ne s'agit pas de prendre – vite fait – des décisions d'aménagements. Celles-ci nécessitent quasiment autant de travail de préparation et de réflexion (mais un peu moins de conception) qu'un aménagement définitif au risque de remettre en question la sécurité du projet et sa pertinence. Le test permet d'accélérer le temps de mise en œuvre et de rendre un projet plus vite opérationnel, d'en mesurer certains impacts parfois difficiles à prévoir, de l'adapter, d'en faciliter l'acceptabilité par les riverains et les usagers en raison de sa réversibilité.

Suite à venir...

Les expériences menées et plus généralement le concept du « test » méritent très certainement que l'on s'y arrête et que celui-ci soit considéré comme un outil de travail à part entière. Pour aborder toutes ces questions, un vade-mecum apportera prochainement un outil aux communes qui voudront faire appel à cette pratique afin de les accompagner au mieux.

¹ Pour en savoir plus : <http://mobilité.wallonie.be/news/amenagements-temporaires--soutien-aux-communes>



Du **stationnement vélo** aux arrêts de bus ?



C'est déjà une vieille histoire, mais elle est de plus en plus d'actualité ! **Les communes peuvent solliciter une aide financière du TEC pour le placement d'équipements de stationnement pour les vélos au droit d'arrêts de transport en commun bien choisis, c'est-à-dire, disposant d'un potentiel réel d'utilisation bien sûr ! Elles sont peu nombreuses à le savoir, ou à s'en souvenir, mais l'intervention du TEC peut atteindre 80 % de la dépense, voire davantage...**

Rappelons, une fois de plus, que la vision FAST-Mobilité 2030 et sa déclinaison dans la Stratégie régionale de mobilité met l'accent notamment sur l'intermodalité bus-vélo qui constitue un angle d'attaque parmi d'autres pour augmenter la part des modes alternatifs. Le vélo est, dans ce cas de figure, le premier maillon de la chaîne des déplacements.

Concrètement, comment s'y prendre ?

Il existe plus de 25 000 points d'arrêts ¹ pour les bus en Wallonie. Le TEC propose une grille d'analyse pour aider les communes à cibler leurs demandes et vise l'installation d'équipements qui vont de simples arceaux à des boxes à vélo, en passant par des auvents.

¹ Source : Rapport annuel SRWT 2019 : 25 648 arrêts, deux sens confondus

La première étape pour la commune est d'examiner les lignes et les arrêts attractifs pour les cyclistes. Elle sera utilement aidée dans sa démarche en s'appuyant sur l'expérience et les demandes de cyclistes locaux.

Cette tâche nécessite une bonne connaissance du terrain et doit être prise très au sérieux, sans pour autant relever d'une étude complexe. C'est pourquoi le TEC a rédigé une note explicative² pour aider les communes à appréhender au mieux la question, à construire et à étayer leurs propositions. Il s'agit en particulier de la situation de l'arrêt et de son environnement, des noyaux d'habitat ou pôles d'attraction à proximité, de la cyclabilité des itinéraires à emprunter par les cyclistes (contrôle social, sécurité routière...). Cette note présente aussi les différents équipements de stationnement vélo disponibles et les critères que ceux-ci doivent remplir.

La commune contacte alors sa direction territoriale du TEC (Brabant wallon, Charleroi, Hainaut, Liège, Namur-Luxembourg) qui lui transmet la grille d'analyse sur laquelle elle va indiquer les types d'équipements souhaités, les lieux et les demandes éventuelles de citoyens qui appuient son dossier. Un contact préliminaire peut certainement être envisagé avec le TEC afin de discuter du ou des sites pressenti(s) et profiter ainsi de l'expérience de celui-ci.

Le tout doit être retourné auprès du TEC qui, s'il y a accord de principe, complète la demande et l'envoie à sa direction générale, en charge des dossiers d'infrastructure.

Cette dernière rédige la convention qui fixe les droits et les obligations des différentes parties, comme pour la mise en place d'abribus. Lorsque la convention est signée, la commune peut acquérir les dispositifs et effectuer les travaux de placement. Le TEC rembourse ensuite 80 % du coût moyen des travaux (selon sa grille de prix interne) après réception de toutes les factures.

Un bref état des lieux

Un rapide état des lieux auprès des cinq directions du TEC indique que cette opportunité est à ce jour peu exploitée, voire dans certaines zones pas du tout. En voici un bref aperçu.

² Cfr. « Le guide de bonnes pratiques. Principes d'aménagement des infrastructures routières en faveur des transports en commun. » Voir « l'annexe 3. Note explicative – Outil d'aide à la décision pour les stationnements vélos aux arrêts d'autobus » : version mai 2014.

En province de Namur, dans le cadre d'une expérience-pilote, la ligne 82 a été pourvue d'équipements à Eghezée. D'autres dossiers introduits en 2017 n'ont pas été suivis d'effet. C'est en Brabant wallon que le recours à ce subside a été le plus fréquent. À Rixensart, Genval, des boxes ont été placés, à Braine-le-Château, ce sont des arceaux. D'autres dossiers sont en cours. En province de Liège, la Ville de Liège a introduit deux dossiers, citons aussi Chaudfontaine. À ce jour, aucun dossier introduit au TEC Hainaut n'a été concrétisé. Du côté du TEC Charleroi, du stationnement vélo a été placé à la gare de Chimay depuis plusieurs années déjà et des projets sont à l'étude.

Alors... une opportunité à saisir ?

La possibilité existe bel et bien de bénéficier de ce coup de pouce financier du TEC. Alors, pourquoi la laisser s'échapper ? D'autant que de nombreuses communes wallonnes ont été retenues lors de l'appel à projets Wallonie cyclable. Dans le cadre de chaque réflexion globale qui sera menée sur les différents territoires communaux, l'intermodalité bus-vélo, à travers l'accessibilité cyclable vers des arrêts-clés et l'implantation d'équipements ad-hoc au droit de ceux-ci, sera sur la table là où ce sera pertinent.

Notons par ailleurs que des budgets dédiés visent les infrastructures vélos dans le cadre du développement des lignes Express du TEC. Celui-ci lance actuellement un appel à projet spécifique pour les communes où passent ces lignes, avec une subvention allant jusqu'à 100 % pour des boxes à vélo.

Les référents vélo du TEC

- DT Liège : Bruno Deblire – bruno.deblire@letec.be
- DT Namur-Luxembourg :
 - Partie Namur : Emilie Espalard – emilie.espalard@letec.be
 - Partie Luxembourg : Guillaume Borcy – guillaume.borcy@letec.be
- DT Hainaut : Fanny Descotte – fanny.descotte@letec.be
- DT Charleroi : Laurent Galland – laurent.galland@letec.be
- DT Brabant wallon : Emmanuel Lecharlier – emmanuel.lecharlier@letec.be



Consulter et impliquer les citoyens à distance



Dans un contexte territorial en constante évolution, la consultation citoyenne tient une place de plus en plus importante dans la mise en œuvre de projets. Cette pratique permet aux citoyens de s'exprimer, de co-construire et d'adhérer au changement. Cette participation, dont la force s'appuie sur les interactions humaines, a été fortement impactée par la crise sanitaire. Les acteurs ont dû se réinventer afin de poursuivre l'élaboration et la mise en œuvre de leurs projets. Ils ont pu compter sur des outils collaboratifs.

Evolution des outils

Dans le passé, la participation citoyenne en ligne était limitée par les aspects techniques. Considérée comme un outil très efficace pour atteindre un grand nombre de participants. Les réunions en présentiel et les assemblées publiques locales sont depuis longtemps un élément fondateur de nos démocraties. Utilisées pour mener des délibérations sur des sujets divers et variés, ces consultations et les discussions approfondies qui

en découlent sont essentielles pour établir un consensus que les votes et les clics seuls ne permettent pas d'atteindre.

En obligeant toutes les conversations à se dérouler en ligne, la pandémie a fait voler en éclat cette distinction et les outils ont dû rapidement s'adapter. Dès le printemps 2020, des ateliers en ligne offraient la possibilité aux gouvernements et pouvoirs locaux de maintenir la continuité démocratique via des discussions en ligne en petits et grands groupes et des prises d'actions et de décisions immédiates (votes et sondages). Le dialogue pouvait donc être maintenu indépendamment du contexte sanitaire tout en facilitant l'accès à certains publics (minorités ou jeunes citoyens actifs par exemple) traditionnellement moins enclins à participer à des réunions physiques.

Différentes formules

Informé et faire participer les citoyens peut se faire au moyen de nombreuses méthodes :

- **Idées** – recueillir les idées sur des thématiques bien précises (exemple : mener une enquête vers les commerçants et clients sur les points d'attention en amont d'une réflexion de mise en piétonnier à Namur dans le cadre d'une enquête socio-économique)

- **Propositions citoyennes** – permettre aux usagers de suggérer des propositions et obtenir le soutien des concitoyens (exemple : projets citoyens via le réseau Proximity)
- **Budget participatif** – impliquer les citoyens dans l'allocation d'un budget dédié (exemple : à Arlon pour l'affectation d'un budget de 25 000 € à investir dans le domaine du développement durable)
- **Epingler les idées sur une carte interactive** – visualiser les propositions sur une carte afin de voir en un coup d'œil ce qui se passe dans chaque quartier (exemple : localiser des points noirs affectant des continuités cyclables, localiser les trajets quotidiens des cyclistes afin de prioriser les actions dans le cadre de l'Observatoire bruxellois du vélo)
- **Atelier en ligne** – organiser des débats en ligne et en temps réel (exemple : à Namur, sur les conditions d'extension du piétonnier)
- **Sondage** – découvrir l'opinion d'une communauté sur un sujet donné (exemple : Quel est l'appétit des CeM en termes de formation ? Quelles sont les habitudes de déplacements scolaires ?)
- **Choix entre des scénarios** – comparez différents scénarios et leurs implications respectives et faire voter des citoyens pour l'option ou le projet préféré (exemple : présentation de scénarios alternatifs par rapport à l'organisation et la gestion du stationnement sur une voirie).

Les collectivités ne manquent pas d'idées pour renforcer leur résilience grâce à la participation citoyenne. 2020 a été une année de défis sans précédents, mais elle a également montré à quel point la participation des citoyens peut être un puissant vecteur de changement.

Besoin d'inspiration pour inciter la consultation citoyenne sur votre territoire ou dans votre institution, ces quelques exemples concrets sont faits pour vous !



Elaboration d'un réseau cyclable utilitaire

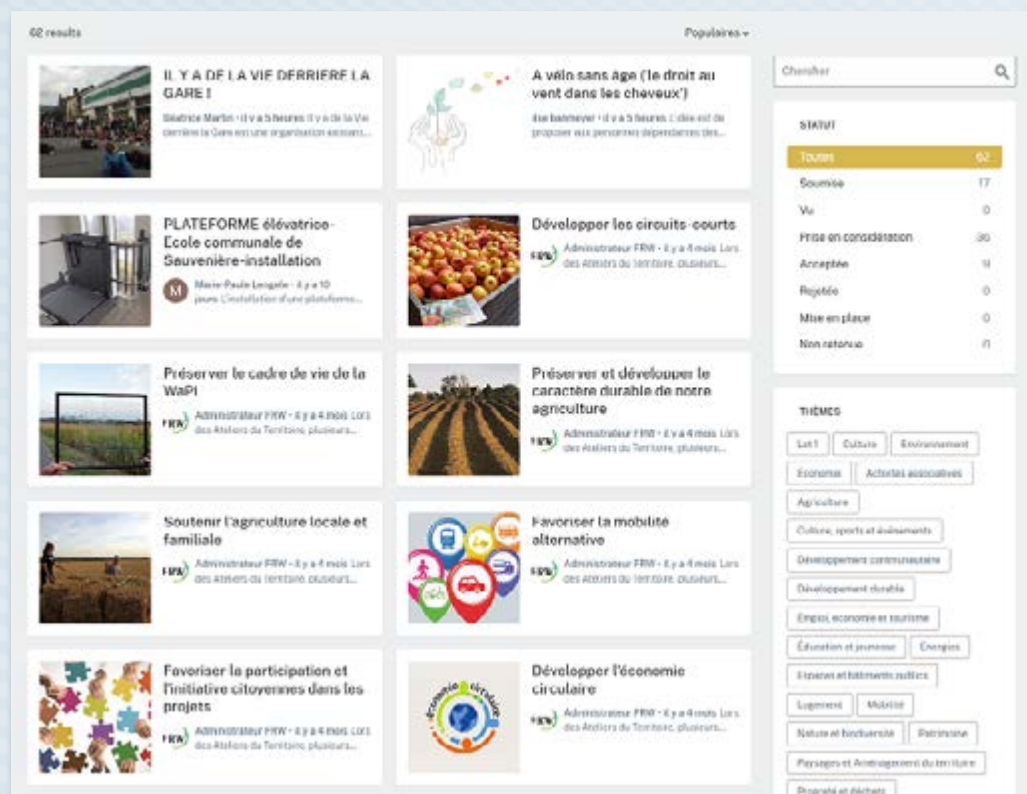
En 2020, le Groupe d'Action Locale (GAL) du Pays de Herve a lancé un projet d'élaboration d'un réseau cyclable à vocation utilitaire sur le territoire de 8 communes. Après une première phase d'identification des infrastructures existantes et projetées avec les acteurs communaux et régionaux, **des ateliers participatifs virtuels ont été organisés en soirée dans chacune des communes**. Cette démarche, pour susciter l'intérêt, a nécessité une communication via différents canaux (site web, page Facebook, affiche, bulletin communal...).

L'objectif de ces ateliers de 2h, étaient d'identifier les pôles à connecter et les itinéraires de liaisons ainsi que leurs atouts et faiblesses respectives. Les participants étaient répartis en groupe de maximum 10 personnes et les informations fournies par la population étaient directement retranscrites par les animateurs sur carte interactive. En séance plénière, un bref compte-rendu des grandes tendances était effectué par l'animateur. S'en est suivi un travail d'analyse et de synthèse des propositions en vue de construire un réseau cyclable conforme aux objectifs fixés par la mission, en particulier le caractère utilitaire et inter-communal du réseau. Après validation des différents partenaires, un retour sera effectué aux participants des ateliers.

 **Information sur le projet :** <https://galpaysdeherve.be/?MobiliteReseauCyclable>

Outils : cartes collaboratives gratuites *Framacarte* et *Google My Maps*





Source : participation.frw.be

Epingler des projets et les commenter

La Fondation Rurale de Wallonie (FRW) a lancé une plateforme participative numérique destinée à accompagner les communes durant leur opération de développement rural. Cette plateforme joue le rôle de relais vers les citoyens. Outre l'aspect informatif quant à l'opération et son état d'avancement, elle offre une fonctionnalité interactive particulièrement utile dans la phase de sélection et de priorisation des projets.

Les consultations villageoises organisées en début d'opération donnent lieu à une série de projets (plusieurs dizaines en général) faisant l'objet d'une petite fiche descriptive qui alimente la plateforme participative. Les citoyens ont ensuite la possibilité de plébisciter un ou plusieurs projets et de laisser en commentaire des remarques, questions ou points d'attention. Les résultats de cette consultation sont ensuite valorisés par les différents acteurs impliqués pour enrichir et prioriser les projets. Par exemple, dans le cas de la commune d'Eghezée, 66 projets étaient mis en ligne et près de 4.500 votes et 260 commentaires ont été collectés.

Information sur le projet : <https://participation.frw.be/fr-BE>

Outils : <https://www.citizenlab.co>

Informez, sondez et travaillez en groupe

Espace Environnement anime une mission de consultation pour la Ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve, dans le cadre de son Programme d'Actions Mobilité (PAM). L'objectif est ici d'organiser la mise en œuvre d'actions nécessaires au développement de la mobilité en y associant activement les habitants et usagers. Cette mission de consultation est scindée en 8 phases, de mars 2021 à janvier 2022, où se succèdent des séances d'information, de consultation (enquête et atelier participatif) et de synthèse. Cette consultation s'appuie sur un panel de citoyens choisi sur base d'un appel à candidatures. Chaque groupe de travail est composé de 10 citoyens et encadré par des personnes-ressources (institutions ou associations actives sur la thématique concernée), limité à 5.



Source : [citizenlab.co](https://www.citizenlab.co)

Trois séries d'ateliers thématiques de 2 heures seront organisés sur cette période. Les thèmes sont la mobilité active, les transports en commun et la voiture.

Par atelier, 3 étapes sont prévues :

- Découvrir la thématique, son diagnostic et les attentes des participants,
- Élaborer des pistes d'actions,
- Affiner les actions.

Toutes les informations utiles sont rassemblées sur la plateforme numérique dédiée au projet et permet à chacun de prendre connaissance de l'état d'avancement de la démarche. Les replays des séances publiques et les supports de travail des ateliers y sont disponibles.

Les ateliers thématiques s'appuient également sur les fonctionnalités de cette plateforme (combinées avec l'application de réunion Jitsi).

 **Information sur le projet :** <https://www.espace-environnement.be>
Outils : plateforme collaborative [Citizenlab](#), [Jitsi Meet](#)

Le monde d'après ?

En 2020, la pandémie mondiale, l'urgence climatique et la crise économique sont autant de crises complexes qui nécessitent des réponses innovantes. La participation des citoyens à l'élaboration des politiques a connu une croissance exponentielle ces dernières années : l'OCDE parle d'une « vague délibérative »¹ pour décrire l'augmentation des processus innovants et participatifs. Les mécanismes de co-création remporteraient des niveaux d'adhésion plus élevés que les décisions prises par les pouvoirs locaux et gouvernements seuls.

Cette année a changé notre façon de travailler, de voyager et de communiquer. Parmi tous ces changements, la participation citoyenne est-elle en train de devenir une nécessité ? Un principe est en tout cas à mettre en avant, celui de l'intelligence collective. Elle se base sur l'inclusion, la diversité et la délibération. En ouvrant le processus à la confrontation des idées variées, il est possible d'apporter de nouvelles perspectives, des solutions plus efficaces, de générer de l'énergie dans des groupes, de libérer de « l'audace collective ».

¹ Source : [Catching the Deliberative Wave](#) (ocde.org)



 Source : PAM Louvain-la-neuve



Les sociétés contemporaines ont un problème de rythme, Manola Antonioli, Guillaume Drevon, Luc Gwiazdzinski, Vincent Kaufmann, Luca Pattaroni, EPFL Press, décembre 2020

Nous vivons dans un monde toujours plus saturé de sollicitations. Cette publication défend l'idée que la réponse à cette saturation réside dans la capacité à retrouver la maîtrise de nos rythmes, qu'ils soient individuels ou collectifs. Les auteurs explorent la part fondamentalement spatiale et territoriale du temps et les dynamiques temporelles des formes spatiales afin de formuler les grandes lignes d'une rythmologie. Ils invitent à ne pas simplement opposer le vide au plein, le ralentissement à l'accélération, ou encore l'ennui au surmenage, mais à penser ensemble ce qui nous permet de souffler et ce qui nous fait désirer.

En retrouvant son sens premier de « façon de fluer », le concept de rythme permet de proposer une conception dynamique des sociétés, de mêler la mesure et l'expérience, d'ajouter aux régularités des mouvements spontanés, les aléas, la désorganisation et le désordre. De façon plus pratique, il permet d'analyser et de gérer les questions aussi diverses que la congestion du trafic, l'épuisement personnel ou l'accueil des foules.

La politique des rythmes en appelle à une approche chorégraphique de l'émancipation, soucieuse d'accueillir les différentes manières de vivre tout en composant un monde en commun.

 actu.epfl.ch



Aux rythmes de la ville, l'urbanisme dynamique, revue des aménagements intégrant les cycles de nos vies, Benjamin Pradel, éditions Grand Lyon La métropole, novembre 2020

Quelles sont les évolutions en termes de mobilité qui vont s'expérimenter dans la « rue de demain » ? La dernière décennie a été marquée par une multiplication des services privés et des initiatives de mobilité, modifiant le cadre de l'espace public. À travers 4 cahiers sur les aménagements des villes, la cohabitation des usages, l'économie de la rue et les questions sur les mobilités, découvrez comment cet espace doit être régulé.

Ce premier cahier revient sur l'urbanisme dynamique, qui consiste à prendre en compte les rythmes urbains comme une donnée et un outil pour organiser et aménager globalement la ville, et plus particulièrement les rues. Sept catégories d'aménagement temporel des rues sont analysées et ouvrent des questions sur la réorganisation du partage de la rue à partir d'une gestion du temps.

<https://www.millenaire3.com>

Espaces publics en milieu rural. Guide unique pour des aménagements spécifiques, Fondation rurale de Wallonie, 2019

À l'attention des décideurs, acteurs locaux, auteurs de projets, membres d'une commission d'avis ou de citoyens passionnés, cette publication tourne autour des questions liées aux espaces publics en milieu rural. Qu'est-ce qui les constituent et ce qui fait leurs qualités ? Quelles sont les étapes qui contribuent à la réalisation d'aménagements exemplaires ? Comment la participation citoyenne peut y être intégrée ? Ce sont tant de questions abordées dans la publication de la FRW.

<https://www.frw.be>





Le véhicule autonome : quel rôle dans la transition écologique des mobilités ?

Mars 2021

Cette recherche menée par
LA FABRIQUE ÉCOLOGIQUE
sur commande du FORUM DES VIES MOBILES

Anahita Grisoni
Jill Madelenat

forumdesviesmobiles.org // Mobilitéécologique.fr

Le véhicule autonome : quel rôle dans la transition écologique des mobilités ?

Anahita Grisoni et Jill Madelenat,
Recherche menée par La Fabrique Ecologique sur commande du Forum des Vies
Mobiles, mars 2021

Depuis plusieurs années déjà, le véhicule autonome fait l'objet d'un engouement extraordinaire. Il est présenté comme le futur de la mobilité motorisée, que ce soit en termes de sécurité, de services ou d'écologie et semble interroger la pertinence des transports collectifs traditionnels. Pourtant, de nombreuses questions persistent. Alors que cette innovation majeure pourrait définir l'avenir de la mobilité et dans un contexte où le secteur des transports fait face à l'urgence de réduire ses émissions de CO2, la recherche analyse la contribution réelle du véhicule autonome sur route (hors marchandises) à la transition écologique à l'horizon 2050.

[Synthèse et document complet](#)

SEMAINE DE LA MOBILITÉ

INSPIRATION ET CONSEILS

Pour préparer l'édition 2021



Semaine de la Mobilité du 16 au 22 septembre

Comme chaque année, la Wallonie propose au grand public de se mobiliser lors de la Semaine européenne de la Mobilité. Des fourmis dans les pieds pour préparer l'édition 2021... rendez-vous sur la nouvelle plateforme d'inspiration et de conseils. Quel que soit votre profil (Asbl, commune, école, entreprise, etc.) vous trouverez tous les trucs et astuces pour réaliser une Semaine de la Mobilité digne de ce nom !

[Plateforme en ligne de préparation à la Semaine de la Mobilité](#)

Les formations pour devenir CeM continuent !

Depuis 1998, la Wallonie forme chaque année des Conseillers en mobilité (CeM), constituant à ce jour un réseau de plus de 1000 spécialistes œuvrant dans les administrations communales et régionales, les sociétés de transport en commun, les associations et les bureaux d'études. Une formation à la fois transversale et multimodale, encadrée par un panel d'experts et d'acteurs clés.

Malgré la pandémie, la Wallonie a continué à dispenser ses formations. Elles se tiennent selon une « formule hybride » articulée autour de 3 piliers :

- des enseignements à distance pour les contenus théoriques,
- des temps en présentiels mis à profit pour le travail en atelier, des exercices ou des visites de terrain,
- un travail en sous-groupe autour d'un thème fil rouge.

Traditionnellement en juin, un temps de rencontre est organisé autour du colloque annuel, c'est l'occasion d'y célébrer les nouveaux CeM.



Pour la seconde fois, ce rendez-vous ne peut avoir lieu. Dans les 3 derniers groupes, ce sont pourtant près de 60 CeM qui ont été formés depuis la dernière rencontre annuelle.

Ils proviennent :

- des communes de Quévy, Lessines, Welkenraedt, Herve, Liège, Ecaussines, Gesves, Clavier, Virton, Aubange, Hannut, Plombières, Theux, Namur (2), Verviers, La Louvière, Bastogne, Dour Charleroi, Manage, Chastre, Mouscron, La Bruyère, Oupeye, Liège, La Hulpe, Andenne, Grace Hollogne et Estaimpuis ;
- des Zone de Police ;
- des provinces du Hainaut, de Liège et du Luxembourg ;
- du SPW (7 personnes) ;
- des bureaux d'études (2 personnes),
- Et aussi : de chez ABV Environnement, du GAL Condroz-Famenne, de Mobilité Barbant Wallon et de Liège Europe Métropole ASBL.

Félicitations à eux !

 Contact : reseau-cem@spw.wallonie.be





Des voitures partagées dans des communes de taille moyenne. Comment s'y prendre ?

La Conseillère en mobilité de Court-Saint-Etienne interrogeait récemment le réseau des CeM à propos de la mise en place, par la commune, d'une station de voitures partagées : quelles procédures, quels marchés publics pour choisir un prestataire, quel type de convention liant la commune à ce dernier... Quelles villes et communes wallonnes ont déjà mis en place ce type de service à la population et, en particulier, des « petites » communes se sont-elles lancées dans ce défi ?

Voilà un sujet qui peut paraître un peu marginal... car la voiture partagée décolle encore trop doucement... Et pourtant, diverses initiatives pointent à l'horizon, même dans des communes de taille moyenne, voire des petites communes. Nous ne rappellerons pas ici tout l'intérêt de ce concept, mais pointerons juste un élément... à savoir que, **en moyenne, un véhicule reste 90 % de son temps en stationnement**. Bien d'autres avantages sont encore à épinglez, et la **voiture partagée constitue une solution parmi d'autres, dans un porte-feuille de déplacements alternatifs à mettre en place ou à promouvoir**, s'inscrivant globalement dans la politique mobilité de la commune.

Quelle réponse une commune peut-elle apporter pour offrir ce type de service à ses citoyens ? Pour alimenter correctement cette question et faire un tour complet de ses différentes facettes, la préparation d'un petit dossier est nécessaire. Celui-ci est programmé dans les prochains mois. En attendant, voici quelques exemples en Wallonie, et donc, les premiers éléments de réponse.

On distingue deux grands cas de figure de partage de voiture. Un particulier ou une entreprise publique ou privée partage son ou ses véhicule(s) avec d'autres personnes ou d'autres entreprises¹, passant généralement - mais pas obligatoirement - par une plateforme qui gère ce partage. Ou bien, une organisation d'autopartage propose un parc de véhicules de petite ou de plus grande taille à partager selon un système qui s'apparente davantage à de la location de courte durée. À l'intérieur de ces deux grandes catégories, des variantes sont encore possibles.

Et la commune dans tout ça ? Comment peut-elle contribuer et/ou dynamiser cette pratique ? Nous évoquons dans cet article quelques exemples dans lesquelles des communes ne dépassant guère 30 000 habitants sont, d'une façon ou de l'autre, partie prenante du projet, soit en partageant des véhicules communaux avec des citoyens via une plateforme, soit via une organisation d'autopartage, soit via une autre formule. Elles ont aussi un rôle important à jouer pour faire connaître cette pratique au sein de leur territoire.

À Nivelles

La Ville de Nivelles (+/- 28 800 habitants) met à la disposition de ses citoyens une voiture partagée Wibee à la gare. En outre, dans le cadre de la construction d'un nouveau quartier, elle a négocié, avec le promoteur Thomas&Piron la création d'une station constituée de deux véhicules Cambio dans le cadre d'une charge d'urbanisme. Opérationnelle depuis 2019, Ceux-ci sont accessibles à tous, habitants ou non du complexe.

¹ Voir ainsi les plateformes de partage de véhicules entre particuliers, cozywheels (ex-cozycar), weshare.be : coopérative fondée par wibee, getaround.be (ex drivy)...

À Genappe

Depuis cet automne, les citoyens de Genappe (+/- 15 500 habitants) peuvent réserver un des deux véhicules électriques sur la plateforme « automotorshare ». La commune contribue financièrement au système, mais le montant fixé diminue en fonction de l'utilisation du service, jusqu'à arriver à un coût nul si tout va bien... Ces véhicules électriques sont aussi utilisés à titre gratuit pour des déplacements professionnels des membres du personnel communal, du CPAS, de la Maison des jeunes, du Syndicat d'initiative et du Centre culturel.

À Ottignies-Louvain-la-Neuve

Si la ville universitaire (31 322 habitants) dispose déjà plusieurs stations Cambio en différents points stratégiques de la commune, le Collège a l'ambition de développer l'offre en véhicules partagés sur son territoire en installant au moins une voiture dans chaque quartier. Il faut également signaler la présence dans la commune de plusieurs véhicules Wibee. Deux de ceux-ci sont à l'initiative de la Ville qui les finance en partie afin que l'offre précède la demande.

À Ciney

Cette petite commune (19 000 habitants) a accueilli en 2009 un premier véhicule Cambio à proximité de la gare. Suite au succès rencontré, trois voitures sont désormais disponibles, dont deux à la station de la gare.

À Héron

La commune d'Héron (+/- 5 500 habitants) propose de partager deux de ses véhicules avec ses habitants. Pour quelques heures le soir ou bien le week-end, deux voitures du CPAS, de 5 et de 8 places peuvent être réservées via la plateforme de partage de véhicules Cozywheels. En journée, durant la semaine, ces véhicules sont utilisés par les services du CPAS.

À Gembloux

Cambio est disponible à Gembloux (+/- 26 000 habitants) pour ses abonnés, à la station "Gare" à la gare de Gembloux, à la station "Gare-Poste" avenue de la Faculté d'Agronomie et à la station « Centre-Ville » rue du Huit Mai.

En Région germanophone

Fahrmit est la centrale locale de mobilité qui regroupe les 9 communes constituant la Région germanophone. En partenariat avec la coopérative Courant d'Air, la Centrale locale « Fahrmit ASBL » propose une voiture électrique depuis juin 2017. La voiture a un parking réservé au « Büchelturm » à Saint Vith. Avec plus de 76 000 habitants... mais un territoire peu dense, cet exemple mérite aussi d'être évoqué.

Qu'elle soit initiatrice ou non de ce service, la ville ou la commune est invitée à en faire régulièrement la promotion. L'exemple de Malines², déjà évoqué dans le précédent numéro du Cemaphore, est particulièrement inspirant à cet égard.

La liste d'exemples présentés ci-dessus n'est sans doute pas exhaustive. Merci déjà aux lecteurs de compléter nos informations le cas échéant via l'adresse reseau-cem@spw.wallonie.be. Comme évoqué en début d'article, cette problématique sera prochainement approfondie, décodant cahier des charges, conventions... et toutes autres questions utiles.

² La Ville de Malines propose notamment une formation en ligne d'une heure qui présente le paysage de la mobilité partagée malinois (et flamand) : un bel exemple d'interaction entre des pratiques privées vertueuses et une implication du secteur public. Cfr. le Cemaphore 155 – rubrique D'ici – d'ailleurs.





Source : cap-com.org

Bruxelles, une ville à taille humaine

La marche est au cœur du projet de ville développé dans le Plan Régional de Développement Durable (2018) et du Plan régional de mobilité Good Move (2020). Elle est une pierre angulaire de cette ville de proximité, projetée pour Bruxelles : « la ville des 15 minutes », à taille humaine, où chacun peut trouver des services et commerces à proximité de chez soi. La marche s'inscrit dans les différentes dimensions de la City Vision du plan Good Move.

Plus d'info sur la campagne et la marche sur la page [Bruxelles à pied](#).



Source : vedia.be

Bornes de recharge de vélos à Stavelot

Lors de la première phase en 2020, avec l'installation de 4 bornes de recharge, Stavelot accueillait une des premières stations de recharge à énergie solaire de la région. Ce sont à présent 30 nouvelles bornes électriques qui sont attendues à Francorchamps, Coë, Ster et Hockay, bornes pour lesquels la Ville de Stavelot va bénéficier d'un subside dans le cadre du plan Pollec (Politique locale énergie climat). La recharge y est gratuite. Si ce projet est à vocation touristique, il bénéficiera aussi pour les déplacements quotidiens des cyclistes locaux.

Contact : energie@stavelot.be



Source : garebelges.be

La gare de Marbehan dans le giron communal

La gare de Marbehan, nœud de communication par excellence desservi par des trains IC et des bus du TEC, se situe au cœur d'un territoire présentant une disparité de villages.

Le train y est le seul transport public de masse et de grandes distances accessible pour les Gaumais et le sud-Ardenne.

Un projet visant à rendre la gare de Marbehan entièrement accessible aux personnes à mobilité réduite est par ailleurs à l'étude.

Les services de la SNCB et d'Infrabel ont quitté la gare depuis plusieurs mois. Seul un guichet est maintenu ouvert le matin en semaine. Un groupe de travail issu de la Commission Locale de Développement Rural (CLDR) réfléchit à l'avenir de la gare et des activités qui pourraient s'y développer, en collaboration avec la SNCB dans le cadre de son projet « La Vie en gare ».

L'ancien bâtiment abrite actuellement un accueil touristique, un point vélos avec mise à disposition d'un kit de réparation et un service de location touristique, et pourrait accueillir à terme un espace de travail avec wifi pour les navetteurs et une centrale de repassage.

Pour récolter des idées pour le reste du bâtiment, une consultation citoyenne a été initiée.

Contact : oriane.durieux@belgiantrain.be



Source : [uwe.be](https://www.uwe.be)

Colloque SOFICO sur la « Mobilité post COVID »

Depuis près d'un an, la COVID-19 bouleverse nos modes de vie et notamment, notre manière de nous déplacer. Ces changements de mobilité seront-ils durables ? La relance post COVID sera-t-elle l'occasion de mettre en place de nouvelles politiques en la matière ? À quoi ressemblera la mobilité de demain ?

Pour débattre de ces questions, le 4 mars dernier, la SOFICO a organisé un colloque en ligne, enregistré aux studios de RTC-Télé Liège.

Plus d'info : [retrouvez l'intégralité du colloque digital](#).

Source : [heron.be](https://www.heron.be)



Source : [bikebiz.com](https://www.bikebiz.com)

Petits trajets à vélo en Grande-Bretagne

Dans la veine des campagnes de sensibilisation sympas, la Grande Bretagne fait fort avec cette vidéo de la campagne #BIKEISBEST. Puisque près de 60% des déplacements font moins de 5 miles (8,05km), une invitation à utiliser le bon outil pour le job : le vélo pour les petits trajets ! À utiliser sans modération.

À voir ici : <https://twitter.com/BikelsBestHQ>



Source : [lavenir.net](https://www.lavenir.net)

La Ville de Mouscron à vitesse modérée

Après l'instauration d'un « quartier cyclable » aux abords de la Grand Place, une grande partie du centre de Mouscron est passée en zone 30. Il s'agit d'une première phase de mise en œuvre de ce projet de l'hypercentre, il connaîtra une extension après les aménagements des abords de la gare.

Les objectifs du projet sont de sécuriser l'hypercentre, développer les modes actifs aux abords des écoles, harmoniser le régime de vitesse et profiter de la vague de changements de comportements en cours.

Contact : « Une grande partie du centre de mouscron est désormais en zone 30 », [vivreici.be](https://www.vivreici.be)





 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 : 2736-6030

 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 : Namur, aménagements temporaires. Source : tousapied.be