

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

Editorial de **Damien TOBIE**

Quartiers apaisés – L'outil « **plan de circulation** »

Signalétique – **Les MobiPoints et MobiPôles**

Piétons – **Quand la végétation envahit les trottoirs**

Question de CeM – **Communiquer avec les sociétés de GPS**

La vie du Réseau CeM

D'ici et d'ailleurs

Lu Vu pour Vous



CeMaphore n°161 ■ juin 2023





EDITORIAL

La parole à **Damien TOBIE**. Au SPW-MI, je travaille à... la planification de la mobilité

Si vous travaillez dans le domaine de la mobilité en Wallonie, vous avez probablement été confrontés aux enjeux de planification de la mobilité, par exemple, en contribuant à l'élaboration d'un plan communal de mobilité au sein de votre commune, en participant à la rédaction de fiches PIMACI, ou en réfléchissant à un réseau cyclo-piéton ou encore à l'amélioration de la circulation au sein de certains quartiers. Vous êtes donc conscients de l'importance des enjeux et des défis à relever en matière de mobilité.

Depuis l'entrée en vigueur en 2004 du [décret relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales](#) régissant les modalités d'élaboration et de mise en œuvre d'outils de planification de la mobilité aux échelles communale et d'agglomération urbaine, plus de 60% des communes wallonnes ont adopté un plan de mobilité, représentant plus de 80 % de la population.

Echelles multiples

À l'échelle d'une agglomération urbaine, vous avez peut-être pris part aux réflexions du Plan Urbain de Mobilité de Liège, adopté par le Gouvernement wallon en 2019, ou plus récemment celui de Charleroi Métropole, dont le plan d'actions est en cours de réalisation, qui sera soumis à l'adoption du Gouvernement en 2024.

La mobilité se planifie aussi à **d'autres échelles** : une rue, un carrefour, un quartier, une zone aéroportuaire, un parc d'activités économiques, une école, une entreprise, une région (pensons au plan Good Move bruxellois). Les échelles se déclinent de l'ultra-local au plus global avec une série d'interactions et d'effets entre ces différents niveaux.

Au niveau régional, le SPW travaille actuellement à la définition d'une planification par bassin de mobilité, comme l'a présenté notre collègue Alain Piron dans le [CeMaphore n°158](#). Cette démarche est déjà entamée au nord du pays. La Flandre a adopté ce type de gouvernance avec ses « vervoerregio's », qu'elle définit comme des groupements de communes coordonnant la mobilité. Chaque « vervoerregio » dispose d'un conseil composé de représentants locaux et régionaux.

À une échelle plus restreinte, que ce soit **au niveau individuel** ou au sein de notre ménage, nous créons également nos plans de mobilité sans toujours nous en apercevoir, afin d'optimiser nos déplacements et les faire correspondre à nos priorités. Nos choix sont surtout orientés par nos finances, nos besoins, et nos valeurs.

Pourquoi planifier ?

Nous le voyons, la mobilité est omniprésente dans notre quotidien. Près de 20 ans après le lancement des premiers plans communaux de mobilité wallons, faisons un petit pas de côté pour réfléchir un instant à la question : pourquoi planifions-nous la mobilité ?

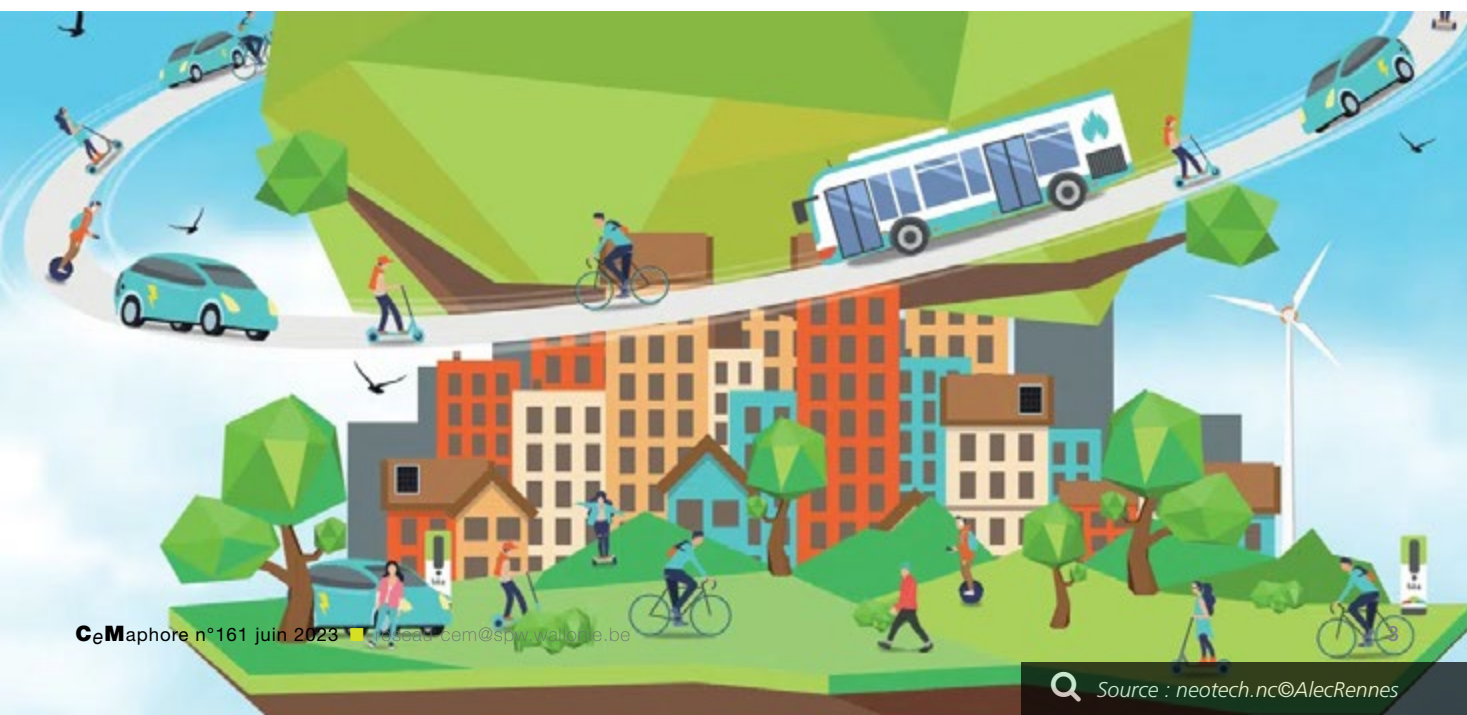
Rappelons tout d'abord une notion essentielle : une politique et une planification de la mobilité sont souvent corrélés, mais pas toujours.

- Une politique de mobilité repose sur le développement d'un ensemble de propositions établies pour atteindre des objectifs particuliers en matière de durabilité (développement social, économique et environnemental) et pour permettre un système de déplacements de personnes et de marchandises performant. Ceci est traduit au niveau wallon par la vision FAST et la Stratégie Régionale de Mobilité.
- La planification de la mobilité repose sur la préparation et la mise en œuvre d'actions concrètes visant à répondre aux objectifs identifiés dans la politique de mobilité.

La planification peut se résumer par **3 mots clés** : instruire, prescrire, exécuter.

- Planifier pour **instruire** la mobilité : à la manière d'un dossier juridique ou d'assurance, le plan vise à collecter l'information pertinente à l'échelle du territoire et des types d'enjeux étudiés. Il peut s'agir de documents ou données (comptages de trafic par exemple) qu'il convient de trier et analyser.
- Planifier pour **prescrire** la mobilité : sur base d'un plan, les décisions futures en matière de mobilité seront prises dans un cadre défini, permettant de donner une suite logique à la vision et à la stratégie régionales. Cela permet de faire travailler les acteurs ensemble, dans une logique de transversalité.
- Enfin, planifier pour **exécuter** : le plan doit effectuer des propositions concrètes et chiffrées, dont la mise en œuvre sera évaluée au moyen d'indicateurs de réalisation et d'impacts.

📌 Planifier permet de ne pas naviguer à vue !



Un peu d'histoire...

Et, cela ne date pas d'hier. Depuis que les routes et les systèmes de transport en commun existent, sous l'impulsion d'ingénieurs, le secteur public a étudié les phénomènes de génération de déplacements pour identifier les besoins en matière d'infrastructures, dans une logique d'accessibilité et de croissance. Une nouvelle route ou un nouveau pont répondaient par exemple au besoin de relier plus rapidement deux quartiers d'une ville.

La société a ensuite évolué, avec une prise de conscience de la place des différents modes dans l'espace public, de la sécurité routière, de l'impact de ces modes sur la santé ou la pollution. La planification contemporaine de la mobilité s'est davantage articulée autour d'une modélisation basée sur les activités humaines en vue de maîtriser les impacts de la mobilité sur la société.

À présent, et à l'avenir, la **planification de la mobilité poursuit ce travail de définition de plans d'actions dans une perspective de plus en plus transversale** :

- **Répondre aux objectifs wallons du Plan Air Climat Energie 2030** : rationaliser les besoins en mobilité (« avoid »), favoriser les transferts modaux (« shift »), améliorer la performance des véhicules (« improve »).
- **Rechercher une convergence entre les mesures prises en matière de mobilité, d'environnement (protection des sols, de la biodiversité, utilisation parcimonieuse des ressources...), d'énergie (électrification du parc automobile) et d'aménagement du territoire (éviter la dispersion des activités génératrices de déplacements).**
- **S'inspirer des bonnes pratiques européennes en matière de planification de la mobilité urbaine durable** : de nombreux documents, outils, formations, événements sont proposés gratuitement¹. Toutes les régions européennes font face à des enjeux similaires. La Wallonie ne fait pas exception.
- **Répondre aux obligations de l'Europe pour la mise en place de plans de mobilité urbaine durable et la collecte de données, en particulier au niveau des nœuds urbains du Réseau transeuropéen de transport**².

 *SUMP, schéma de principe. Source : Cerema*

¹ <https://www.eltis.org>

² <https://www.touteurope.eu/economie-et-social/le-reseau-trans-europeen-de-transport/>

En Wallonie

Au sein du Pôle Territorial de la Direction de la Planification de la Mobilité, notre équipe contribue à son niveau à ces évolutions. Nous continuons à fournir un accompagnement technique, administratif et financier aux pouvoirs locaux pour l'élaboration d'une planification de mobilité cohérente, en lien avec les ambitions régionales, belges et européennes. Nous rassemblons les différentes pièces du « puzzle de la mobilité wallonne », pour superposer les différentes échelles géographiques de manière complémentaire, dans une logique de transversalité. Nous veillons à la cohérence des plans d'investissement (PIMACI) avec les plans de mobilité et les réseaux de transport.

Les outils de planification n'auraient pas de sens sans une démarche de concertation. L'ensemble des partenaires et acteurs du territoire doit s'approprier ces outils afin qu'ils se traduisent dans le temps en projets concrets.

Ces objectifs sont ambitieux. La gestion au quotidien de la planification d'une vision moderne de la mobilité nécessite une équipe multidisciplinaire pour superviser l'ensemble de la chaîne depuis les plans théoriques jusqu'aux aspects les plus pratiques. Notre équipe s'est considérablement agrandie ces deux dernières années et nous sommes actuellement dans un processus de réorganisation interne pour (re)définir les missions de chacun afin de répondre au mieux aux attentes des citoyens, des entreprises et des instances (para)publiques.

 *Contact : etudes.planification.mobilite@spw.wallonie.be*





QUARTIERS APAISÉS

L'outil « plan de circulation »

Un plan de circulation organise la manière dont nous nous déplaçons. Mais ce n'est pas tout. Un bon plan de circulation, peut aller au-delà de la mobilité. Il s'agit d'un système de circulation multimodal qui contribue à un quartier robuste où il est agréable de vivre : le quartier apaisé.

Apaiser une ville, un village, un quartier, c'est aménager des espaces publics de qualité, qui répondent aux besoins et sont bien intégrés dans leur environnement. Une requalification complète de la voirie, conduisant à une perception de la route en harmonie avec sa fonction et avec la place à accorder à chaque catégorie d'utilisateurs, constitue a priori la meilleure solution. Complémentairement, **de bons plans de circulation constituent un levier pour transformer nos quartiers en quartiers apaisés.**

En Wallonie, la [Cemathèque 42](#) présente les dispositifs sous leurs différentes facettes, dresse un état des lieux des principaux outils disponibles, rappelle la réglementation, le contexte et les conditions de leur utilisation, leurs avantages et leurs inconvénients, et propose quelques recommandations. La Sécurothèque, en mise à jour constante, traite des aspects techniques et du cadre réglementaire des dispositifs.

Notre attention a été attirée par la qualité d'une publication récente traitant de la stratégie en la matière. En 2022, dans le contexte de mise en œuvre du plan de mobilité régional bruxellois, le BRAL¹ en collaboration avec deux autres associations citoyennes ont présenté un dossier intitulé « **Le quartier apaisé, sept principes pour les plans de circulation** ».

¹ Le BRAL, en collaboration avec Heroes for Zero et Clean Cities Campaign. Le BRAL est un mouvement urbain qui se bat pour un Bruxelles durable, avec leurs membres et partenaires pour une ville respectueuse de l'environnement, financièrement accessible et solidaire. Le BRAL mène des actions, réalise un travail de pression, soutient les initiatives citoyennes et conseille les autorités.



LE QUARTIER EST LE MIROIR DE LA VILLE À 15 MINUTES



DES NOYAUX SPATIAUX SANS VOITURE STRUCTURENT LE QUARTIER APAISÉ



LE RÉSEAU PIÉTONNIER EST LA STRUCTURE PRINCIPALE DU QUARTIER APAISÉ

Leur démarche est née de la volonté de questionner le rôle des espaces publics afin de répondre à la fois aux besoins des citoyens mais aussi pour faire face aux défis climatiques, énergétiques, sociaux et sanitaires. Leur analyse a démarré par un travail confié au bureau d'études Transport & Mobility Leuven (TML)². Le bureau a étudié et identifié les facteurs de réussite de plusieurs exemples nationaux et étrangers. Pour donner de l'espace à toutes les autres fonctions à remplir, ils ont identifié que la réorganisation de la mobilité est la base indispensable, une condition préalable. Ce qui amène à une structuration du quartier fondamentalement différente et qui priorise l'organisation générale et l'infrastructure sur le principe STOP³. Cela signifie que, comme les piétons passent au premier plan des préoccupations, leurs besoins et leur sécurité est une priorité.

Quels sont les sept principes organisationnels qui sont nécessaires pour que les plans de circulation fassent la différence ?⁴

- **Le quartier apaisé est le miroir de la ville des 15 minutes.** Il s'agit d'un quartier autosuffisant où les habitants peuvent accéder à six principales activités urbaines (habiter, travailler, faire des achats, s'instruire, se soigner et se divertir) en moins de 15 minutes à pied ou à vélo, soit dans un périmètre de 2 à 3 km.
- **Des noyaux spatiaux (sans voiture) structurent le quartier apaisé.** Dans un but d'amélioration du cadre de vie, une ou plusieurs zones sans voitures, dédiées en priorité aux piétons représentent le noyau du quartier apaisé et offrent des espaces libérés de la pression automobile et entièrement consacrés à la vie de quartier.
- **Le réseau piétonnier est la structure principale du quartier apaisé.** Ce réseau est le plus finement maillé. Ce maillage permet aux piétons d'atteindre facilement leur destination sans avoir à faire trop de détours. Le réseau piéton constitue donc la structure de base du quartier et est le réseau le plus finement maillé.

² Transport & Mobility Leuven NV mène des recherches de soutien aux politiques, elle est en lien avec la KU Leuven. Leurs domaines d'activité sont le trafic, le transport de passagers et de marchandises, ainsi que l'impact économique et les problèmes environnementaux qui y sont associés.

³ STOP pour la prise en considération d'abord les piétons (Stappers), puis les cyclistes (Trappers), puis les transports publics (Openbaar vervoer) et enfin les voitures personnelles (Privé vervoer).

⁴ La publication détaillée est accessible en ligne : "[Le quartier apaisé, 7 principes pour les plans de circulation](#)"

- **Un réseau cyclable sûr et confortable fait du vélo une alternative à la voiture dans le quartier apaisé.** Dans un quartier apaisé, les habitants trouvent tout à distance de marche et de vélo. Faire du vélo y est facile, sûr et agréable.
- **Des axes de transport public fluides et bien équipés.** L'espace libéré et la réduction de la pression automobile permettent d'optimiser les connexions et de rendre plus fluide la circulation locale des transports publics.
- **Un réseau automobile hiérarchisé dirige le trafic vers les bonnes rues.** Un plan de circulation ne rend pas la circulation automobile impossible. Il fournit simplement à l'automobiliste des itinéraires de circulation clairement lisibles vers et depuis sa destination dans le quartier.
- **Chaque lieu du quartier est accessible.** Le trafic de transit (dit de « non-destination ») est reporté hors du quartier apaisé et le trafic local motorisé est découragé. Tous les endroits du quartier restent cependant accessibles, même en voiture, grâce à une gestion réglementée des accès et passages en fonction de la personne, du moment et du motif de déplacement.

Processus

L'élaboration d'un nouveau plan de circulation est un véritable casse-tête, mais le point de départ est la vision globale de la mobilité et de la qualité de vie souhaitées dans le quartier. Les principes seuls ne donnent pas lieu au quartier apaisé. Il est nécessaire d'entamer un dialogue avec les riverains et les visiteurs du quartier. Les échanges porteront sur deux questions.

- Comment traduire les principes dans la pratique ?
- Que faire de l'espace libéré ? Comment le « remplir » ?

Le document pourra inspirer et guider les projets en territoire wallon. Pour le Conseillers en mobilité dans son approche pluridisciplinaire. Pour l'urbaniste au-dessus de sa planche à dessin. Pour le politicien qui fixe le cadre. Pour le citoyen qui formule ses ambitions. Il peut servir de ligne de conduite pour entamer une véritable discussion sur la conception de l'espace public, sur ses fonctions futures, et sur la place qu'y reçoit la mobilité. En phase avec la Stratégie Régionale de la Mobilité, très certainement. Développer la centralité en 15 minutes et réorganiser la mobilité sont deux mouvements qui s'imbriquent et se renforcent mutuellement...

 En savoir plus : [la publication du BRAL](#)



UN RÉSEAU CYCLABLE SÛR ET CONFORTABLE FAIT DU VÉLO UNE ALTERNATIVE À LA VOITURE DANS LE QUARTIER APAISÉ



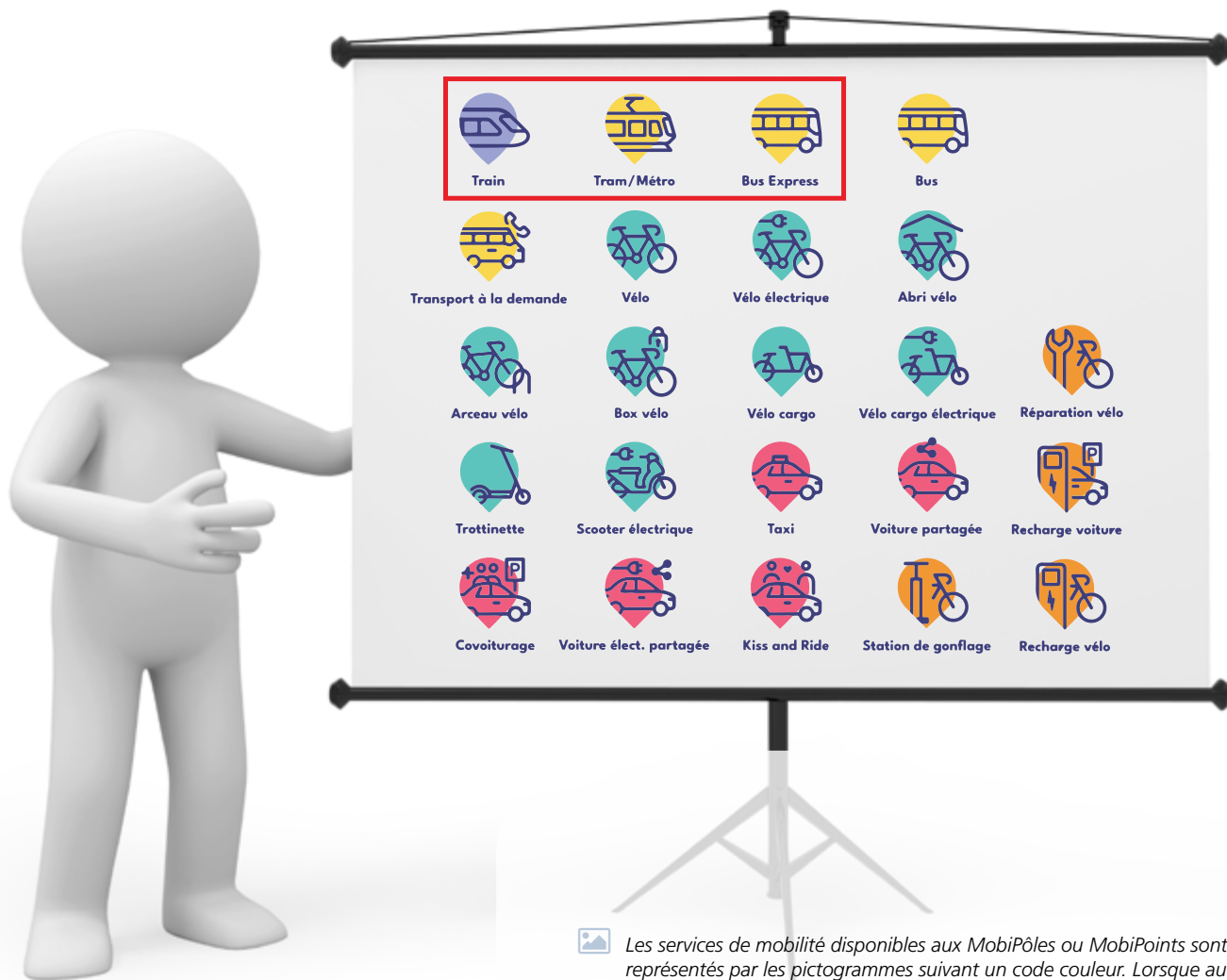
DES AXES DE TRANSPORT PUBLIC FLUIDES ET BIEN ÉQUIPÉS



UN RÉSEAU AUTOMOBILE HIÉRARCHISÉ DIRIGE LE TRAFIC AUTOMOBILE VERS LES BONNES RUES



CHAQUE LIEU DU QUARTIER EST ACCESSIBLE



 Les services de mobilité disponibles aux MobiPôles ou MobiPoints sont représentés par les pictogrammes suivant un code couleur. Lorsque au moins un des services dans l'encadré rouge est présent (offre structurante), il s'agit d'un MobiPôle. Dans les autres cas (pas d'offre structurante présente), on parlera de MobiPoints. La présence d'au minimum 3 services de cette liste est recommandée pour installer un totem.
Source : Sécurithèque.



SIGNALÉTIQUE

MobiPôles et MobiPoints

La Wallonie avance dans la stratégie de développement des MobiPôles tel que prévu dans la stratégie régionale de mobilité (SRM). La Sécurithèque s'empare des aspects signalétique des MobiPôles et MobiPoints.

Pour mettre en œuvre la vision FAST 2030, la Wallonie mise, notamment, sur la multimodalité et sur le développement de MobiPôles et de MobiPoints attractifs. En 2021 la Wallonie indiquait qu'un objectif est d'assurer la présence d'un MobiPôle par commune d'ici 2030. Le projet n°81 du Plan de relance de la Wallonie intitulé « Implémenter des MobiPôles », s'est emparé de la question.

La mise en œuvre de ce projet du plan de relance s'inscrit alors bien concrètement dans un droit de tirage « mobilité active et intermodalité » à destination des villes et communes en y réservant une enveloppe de 43 millions d'euros.

MobiPôles et MobiPoints

Les MobiPôles sont des lieux où convergent différentes offres de services (vélos partagés, voitures partagées, vélos cargo...) et infrastructures de mobilité (zones d'attente conviviales, parkings vélos, bornes de recharge...) et qui offrent une connexion directe avec le réseau de transport public structurant (train et bus express/principal).

Les MobiPoints sont également des lieux où convergent différentes offres de services et infrastructures de mobilité, mais ils ne sont pas directement connectés au réseau structurant de transport public.



Source : mpact.be

Droit de tirage

Le droit de tirage PIMACI permet aux communes de réaliser des projets infrastructure aux MobiPôles puisque 30 % de l'enveloppe PIMACI (de 210 M €) est dédiée à l'intermodalité. Sept catégories de dépenses y sont éligibles dans le volet intermodalité :

- des aménagements cyclables dans un rayon de maximum 10 km permettant des liaisons continues à destination ou au départ du site,
- des aménagements piétons dans un rayon de maximum 3 km permettant des liaisons continues à destination ou au départ du site,
- des bâtiments permettant l'attente conviviale et l'accueil de différents services (point vélo),
- des parkings pour l'autopartage, de délestage et/ou de covoiturage,
- du stationnement sécurisé pour les vélos,
- de l'éclairage spécifique,
- de la signalisation.



La région a défini un [guide pour les aménagements aux MobiPôles et MobiPoints](#) afin de lister les fonctionnalités qu'on s'attend à y trouver en fonction de leur type

Signalisation

Le lancement du projet passe par la création d'une identité visuelle uniforme à l'échelle de la Région. La conception du matériel signalétique et promotionnel des MobiPôles et MobiPoints va donc s'appuyer sur une charte graphique. Dans un souci de cohérence, il est recommandé aux communes de suivre des règles communes. La signalétique aux MobiPôles doit respecter une charte graphique fournie par le SPW. Depuis le début de cette année cette charte est disponible sous forme d'une [fiche Sécurothèque](#) reprenant et lien vers une [charte graphique](#).

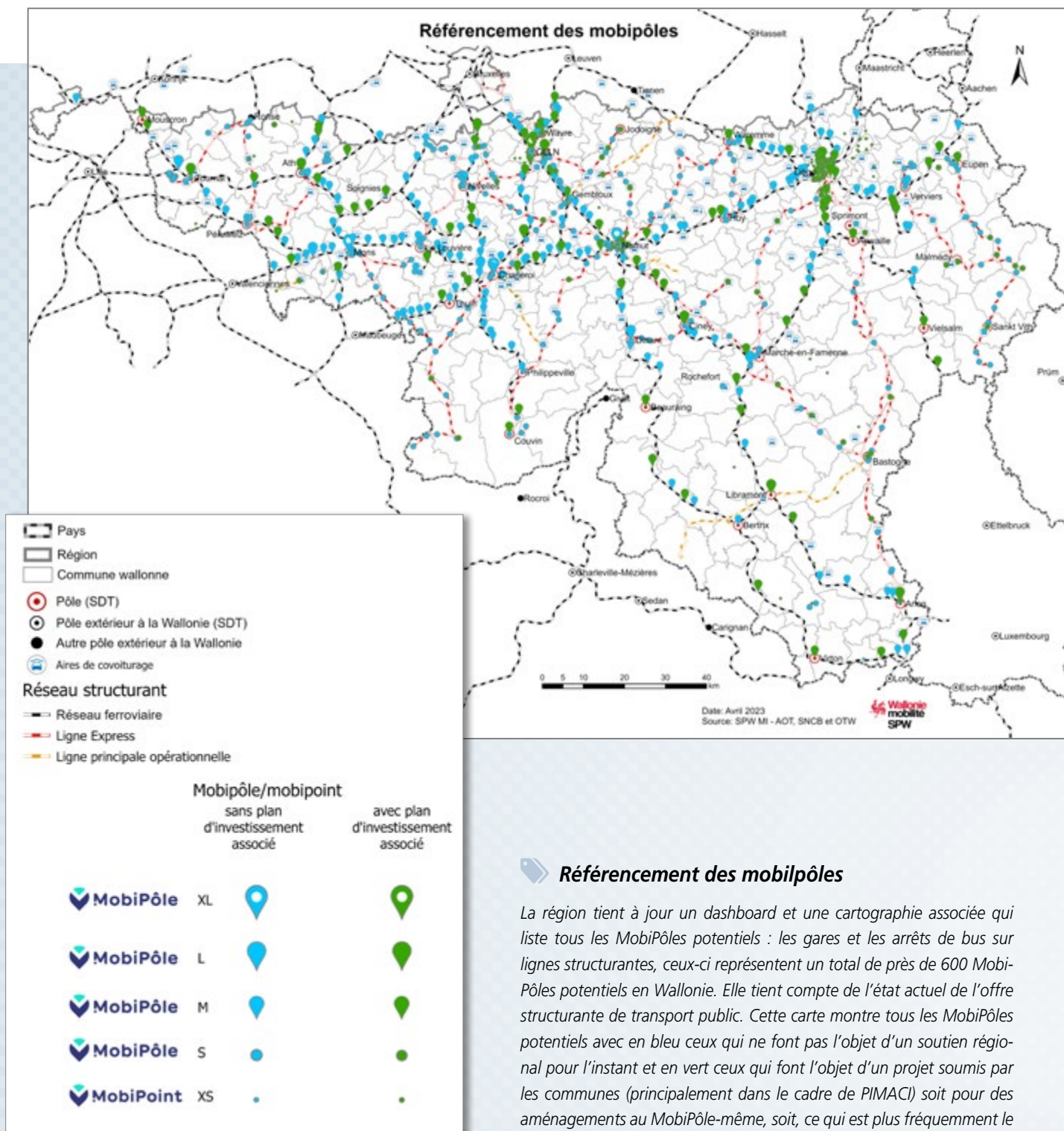
Les objectifs de la charte sont de pouvoir identifier de manière uniforme les lieux d'intermodalité wallons, d'offrir une signalétique claire au MobiPôles et MobiPoints via l'implémentation de totems, et de développer d'autres éléments de signalétiques.

Les communes seront amenées à passer des marchés de fourniture pour la réalisation (et éventuellement la pose) des totems, elles pourront, dans leur marché, faire référence à la Sécurothèque mais il leur reviendra de fournir les informations uniques à chaque site telles que le nom, les services présents et leur localisation...

Les MobiPôles doivent couvrir à terme l'ensemble du territoire wallon. Compte tenu du maillage envisagé et possible pour le réseau d'offre structurante, la priorité ira vers des MobiPôles en lien avec cette offre structurante du réseau de transport collectif (ferroviaire, bus...). Fort à parier que l'évolution des outils d'aménagement du territoire - la réforme en cours du Schéma de Développement Territorial (SDT) et du Code de développement territorial (CoDT) - pour répondre aux défis auxquels notre société est confrontée aura une influence certaine sur ces lieux de convergence des offres de mobilité, il en va de l'optimisation spatiale.

 En savoir plus : la fiche de la Sécurothèque [Signalétique des MobiPôles et MobiPoints](#) - Sécurothèque (wallonie.be)

 Contact : mobipoles.mobilite@spw.wallonie.be.
Si les communes rencontrent des difficultés ou souhaitent formuler des remarques, elles sont les bienvenues à cette adresse. Cela permettra de faire évoluer la fiche de la Sécurothèque.



➤ Référencement des mobipôles

La région tient à jour un dashboard et une cartographie associée qui liste tous les MobiPôles potentiels : les gares et les arrêts de bus sur lignes structurantes, ceux-ci représentent un total de près de 600 MobiPôles potentiels en Wallonie. Elle tient compte de l'état actuel de l'offre structurante de transport public. Cette carte montre tous les MobiPôles potentiels avec en bleu ceux qui ne font pas l'objet d'un soutien régional pour l'instant et en vert ceux qui font l'objet d'un projet soumis par les communes (principalement dans le cadre de PIMACI) soit pour des aménagements au MobiPôle-même, soit, ce qui est plus fréquemment le cas, pour des aménagements de cheminements cyclo-piétons de et vers ces MobiPôles. Cette cartographie va être mise en ligne sur WalOnMap tout prochainement.



PIÉTONS

Quand la végétation envahit les trottoirs...

L'usage de nos trottoirs, sentiers, chemins et rues empruntés à pied constituent l'option n°1 à privilégier pour les petits déplacements quotidiens. **Rendre nos trottoirs accessibles à tous et agréables à emprunter peut inciter vos concitoyens à adapter durablement leurs habitudes de mobilité.** Encore faut-il que ces cheminements soient dégagés des haies et arbustes qui empiètent parfois ces espaces.



Avec la météo chaude et humide la végétation peut parfois être très volontaire. En hiver, les riverains doivent dégager la neige de leurs trottoirs. En été, il s'agit de les entretenir : enlever les herbes indésirables et aussi, veiller à ce que des branches ou les haies n'entravent pas la circulation des piétons.

Les trottoirs

Comme le stipule le CoDT¹ en ce qui concerne les dimensions à respecter lorsque l'on conçoit un trottoir : « un cheminement permanent est libre de tout obstacle sur une largeur minimale de 1,5 mètre et sur une hauteur minimale de 2,2 mètres mesurée à partir du sol ». À propos des obstacles, il précise : « au droit d'un obstacle dont la longueur ne dépasse pas 0,50 m, la largeur minimale peut être réduite à 1,20 m, pour autant qu'aucun autre obstacle ne soit présent à moins de 1,50 m ». Une largeur minimum de passage d'1,5 m apparaît aujourd'hui comme un minimum².

Un obstacle est constitué de tout élément susceptible de gêner le piéton dans son cheminement, que ce soit parce qu'il en réduit la largeur, ou le rend difficilement praticable, ou parce qu'il n'est pas repérable, détectable. Des branches ou une haie mal entretenues qui empiètent sur l'espace public dédié aux piétons sont donc bien à considérer comme des obstacles.

Si le code de la route n'évoque pas la largeur des trottoirs, il reprend également cette dimension du 1,5 m et précise que le stationnement sur des accotements sans saillie hors agglomération doit laisser une largeur de passage d'1,5 m.

En matière de droit

Le décret relatif à la voirie communale du 6 février 2014 prévoit qu'est passible d'une amende qui- conque occupe la voirie communale sans l'autorisa- tion de l'autorité communale compétente.

¹ CoDT. Livre III : Guides d'urbanisme. Titre 4 : Droit transitoire - CWATUP. Règlement général sur les bâtisses relatif à l'accessibilité et à l'usage des espaces et bâtiments ou parties de bâtiments ou- verts au public ou à usage collectif par les personnes à mobilité réduite. Articles 414 et 415/16

² La question de la largeur requise a été traitée par la [Question de CeM 09 sur la largeur d'un trottoir](#) en 2021.

On entend par voirie communale, la « voie de com- munication par terre affectée à la circulation du pu- blic, indépendamment de la propriété de son assiette, y compris ses dépendances qui sont nécessaires à sa conservation et dont la gestion incombe à l'autorité communale ». Les trottoirs, que leurs assiettes soient privées ou publiques, en font partie.

Généralement, le **Règlement Général de Police sti- pule les règles en matière d'entretien des haies par les occupants ou propriétaires.**

À titre d'exemple, la Ville de Wavre³, reprend dans son Règlement que « les propriétaires, locataires, habi- tants ou responsables à un titre quelconque de biens sur lesquels se trouvent des arbres, arbres têtards, ar- bustes, taillis, haies et buissons sont tenus de veiller à ce que ces plantations soient émondées, élaguées ou retaillées de façon telle qu'aucune branche :

- ne fasse pas saillie sur la chaussée, à moins de 4,5 m au-dessus du sol ;
- ne dépasse sur l'accotement en saillie ou sur le trot- toir, à moins de 2,5 m au-dessus du sol ;
- ne heurte les câbles électriques aériens ;
- ne gêne ou limite le passage sur la voie publique, en ce compris les trottoirs ;
- ne masque la signalisation routière et l'éclairage public. »

Ainsi, si le riverain néglige l'entretien de la végétation, et que cette dernière fasse obstacle sur le trottoir, même temporairement, on peut parler d'une occu- pation irrégulière du domaine public et une sanction pourrait être infligée. Aussi, **en vertu de l'article 135 de la nouvelle loi communale, la commune doit être garante de « la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies pu- bliques »**, cette compétence revient au bourgmestre. Il peut parfois être utile de profiter du bulletin com- munal pour rappeler aux riverains leurs obligations en la matière.

³ [Règlement général de police - Police locale de Wavre](#)



Comment les communes peuvent-elles **communiquer avec les sociétés de GPS** pour signaler un changement ou une erreur ?

Le réseau des CeM a récemment été interpellé par un de ses membres pour connaître la méthode de signalement d'une erreur de nom de rue sur la cartographie Google Maps. Plus largement, il est utile pour les communes de pouvoir communiquer avec les principales applications de guidage ou de sociétés de GPS pour signaler un changement de plan de circulation, de régime de vitesse ou corriger une erreur dans la cartographie.

Les deux applications de guidage les plus utilisées chez nous aujourd'hui sont Waze et Google Maps. D'autres sociétés telles que Here, TomTom, Garmin... bien connues dans le monde des GPS intégrés dans les véhicules ont également développé des applications de guidage.



Nous vous proposons ci-dessous quelques bases vous permettant de communiquer avec ces sociétés privées en vue de contribuer à une prise en compte plus rapide des changements permanents ou temporaires sur votre commune. Pour des informations plus précises, nous vous invitons à consulter directement les sites des différents opérateurs qui sont généralement bien documentés et vous aideront à effectuer ces modifications.

Comment signaler une erreur, un changement ou une fermeture temporaire de voirie dans Google Maps ?

Google dispose d'un outil qui permet aux utilisateurs de signaler un changement ou une erreur dans les informations cartographiques. Les communes, au même titre qu'un utilisateur lambda, peuvent faire part d'un changement de nom de rue, d'une fermeture de voiries (en mentionnant la période de fermeture), d'un changement de sens de circulation ou de l'ouverture d'une nouvelle voirie.

Lorsque l'utilisateur est connecté avec son compte Google, il peut accéder à la fonction « modifier la carte » dans le menu (en haut à gauche) et corriger ou ajouter un segment de rue comme le montre l'illustration ci-dessous.

Les modifications envoyées peuvent prendre un certain temps avant d'être traitées et mises à jour sur la carte car elles doivent passer par un processus de vérification et de validation. Vous pouvez vérifier sur votre compte l'état de vos modifications qui seront soit en attente, soit approuvée ou encore non appliquée.

Un partenariat win-win avec le planificateur Waze ?

Outre les signalements en temps réel effectués par les utilisateurs, Waze propose un partenariat avec les villes et communes permettant de signaler à l'avance des changements de circulation, des fermetures de voiries pour cause de chantiers ou d'événements... Ce partenariat, appelé « Waze for Cities », permet en retour de bénéficier d'informations sur les incidents, ralentissements, nids de poule... en temps réel sur la commune.

Waze for Cities est un service proposé gratuitement pour le secteur public, qui nécessite de créer un compte, soumis à la validation de Waze. Le portail de signalement est assez simple d'utilisation et permet de mentionner soit des erreurs ou des changements permanent (régime de vitesse, sens unique...), soit des événements temporaires planifiés ou en temps réels (travaux, événements, manifestations...).

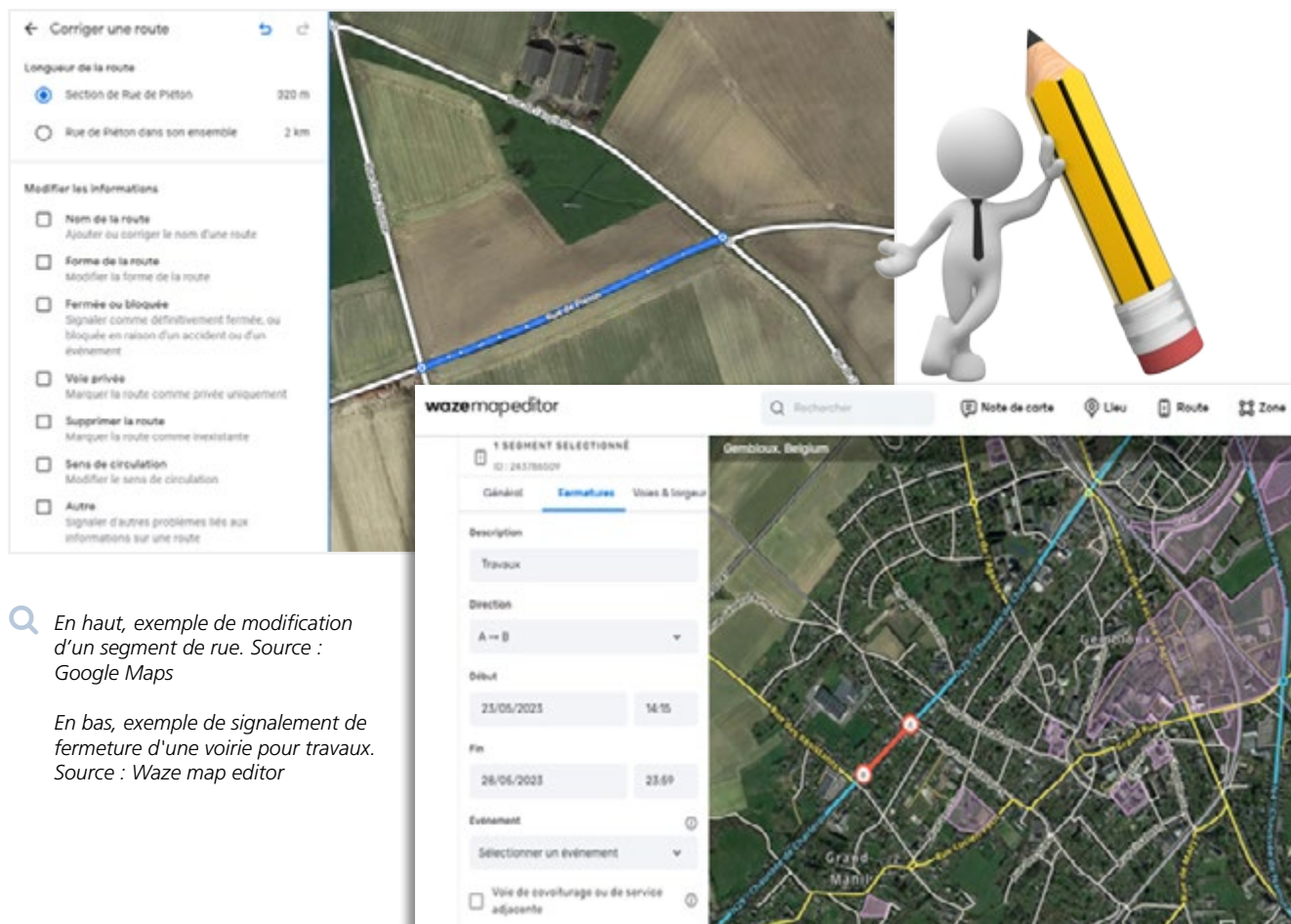
D'autres sociétés fournissant des applications de navigation ou des cartes pour les GPS embarqués permettent également de prendre en compte des modifications, selon le même modèle que les outils décrits ci-dessus.

Pour plus d'informations, nous vous proposons de visiter les différents portails propres à chaque société :

- [Here Map Creator](#)
- [Tomtom Map Share Reporter](#)
- Garmin propose un formulaire de signalement sur son site internet
- ...

L'utilisation des applications de guidage et des GPS de plus en plus répandue prend souvent le dessus sur la signalisation et le balisage mis en place sur le terrain. **Il est donc primordial de travailler main dans la main avec ces opérateurs privés pour une meilleure prise en compte de la mobilité locale.**

Même si les algorithmes utilisés ne permettront pas d'éviter de guider les automobilistes par les quartiers résidentiels ou les rues locales, la mise en place de mesures qui contraignent le passage (les chemins réservés F99, le panneau C3 et ses exceptions éventuellement contrôlé par caméra anpr, la réduction de la vitesse, etc.) et leur intégration dans les navigateurs contribueront à faire appliquer les plans de circulation établis.



En haut, exemple de modification d'un segment de rue. Source : Google Maps

En bas, exemple de signalement de fermeture d'une voirie pour travaux. Source : Waze map editor



Formation de base CeM, le groupe A43 en visite de terrain. Source : ICEDD



RÉSEAU CEM

La vie du réseau...

Travail quotidien des CeM

Nous portons à votre connaissance les vidéos produites lors de la formation initiation à la mobilité ([formation mobilité de 3 jours pour comprendre et agir](#)). Les communes de Wanze, Hannut et Marche-en-Famenne ont partagé de bonnes pratiques. Merci à Amélie, Sophie, Emilie, Anne, Dominique de s'être prêtés à l'exercice !



Ressources :

- [Augmenter l'usage du vélo](#) (youtube)
- [Gestion du stationnement](#) (youtube)

Défi mobilité des administrations, institutions publiques et asbl

En prévision de la Semaine de la Mobilité, n'oubliez pas d'inscrire votre action au « Défi Mobilité » afin qu'elle se retrouve sur la carte interactive de l'événement [ici](#) !

Concours

Profitons de l'été pour alimenter une photothèque d'exemples inspirants. Une fois n'est pas coutume, le Réseau des Conseillers en Mobilité lance un petit concours. À vos appareils photos !

Thème : rééquilibrage de l'espace public en faveur du principe STOP dans les petites villes ou les territoires ruraux.

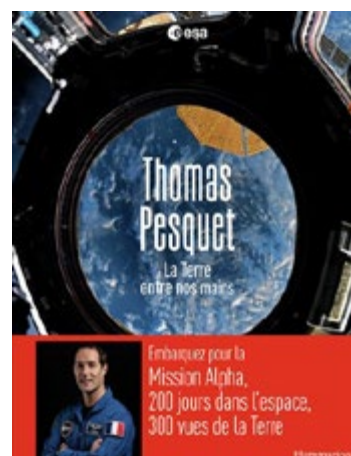
Date : envoi des photos avant le 15/09/2023 à l'adresse reseau-cem@spw.wallonie.be

Mentionner lieux et date de la photo, si possible donner une explication en contextualisant en quelques lignes.

Prix : Choix entre ces 2 livres (à mentionner lors de la participation au concours).

3 gagnants seront tirés au sort parmi les photos pertinentes.

Concours accessible aux CeMs.





Auto-construction d'abribus à SPRIMONT

Parfois, le TEC procède au placement d'abris de type standard, qu'il subsidie en tout ou en partie. La commune peut de son côté lancer un appel d'offres à concessionnaires dans lequel le TEC peut intervenir (avec un appel à une firme spécialisée en publicité éventuelle complémentaire). Enfin, la commune installe des abris de manière autonome. De son côté, la commune de Sprimont a placé de nouveaux abribus. Leur particularité : les services communaux ont construit et installé les abris. Fabriquer ses propres structures peut présenter de nombreux avantages : sur le plan financier (5 000 / 5 abris), la possibilité de constituer un stock (et donc de ne pas attendre de longues procédures liées aux assurances avant le remplacement), des atouts esthétiques et de la souplesse

Source : commune de Sprimont



Communication stationnement à HANNUT

L'asbl Gestion Centre-Ville de Hannut a réalisé quelques vidéos sympas de communication sur le stationnement. Les 3 vidéos d'environ 1 minute font passer 3 messages : en zone bleue le parking est gratuit moyennant la pose du disque, une invitation au respect des zones de livraisons et l'intérêt d'avoir une politique de stationnement.

En savoir plus : <https://gestioncentrevillehannut.be/securite-proprete/>

VU/LU POUR VOUS



Leasing vélo, une mesure pour les PDA

L'Union des Villes et des Communes de Wallonie aborde les opportunités données aux administrations de mettre en place un leasing vélo en faveur des membres de leur personnel. Un peu différentes des options juridiques laissées aux entreprises privées, elles existent néanmoins. « Plus qu'à » mettre en place dans les Plan de Déplacements Administration !

 <https://www.uvcw.be/personnel/vos-questions/art-8205>

Appli SMAPPEN

Le site « Smappen » permet de tracer une zone sur un territoire et d'en connaître la population. Après quelques tests, les données semblent valables, même si fort probablement pas aussi précises que celles qui pourraient être obtenues via un service population. Cela peut être utile pour rapidement avoir une idée. D'autres fonctionnalités sont disponibles mais en version payante.

 <https://www.smappen.fr/app/>



Partage temporel de l'espace public

Un outil d'optimisation de l'espace public du Cerema est téléchargeable. Il traite du partage temporel de l'espace public et reprend une foule d'exemples sur des aménagements "dynamiques" (stationnement, bandes de circulation...). Inspirant de mieux percevoir l'étendue des possibles même si on y parle peu des questions liées au contrôle et aux difficultés quotidiennes de faire respecter les infrastructures.

 [Partage temporel | Publications du Cerema](#)

Accidentologie

Sur base des données des accidents corporels de Statbel (DG Statistique – Statistics Belgium du SPF) l'Agence Wallonne de Sécurité Routière (AWSR) a localisé et cartographié les accidents en Wallonie. La carte interactive reprend les accidents corporels pour lesquels la localisation a pu être identifiée sans risque d'erreur. Ce sont près de 80% des accidents de 2020 et 2021 qui sont là cartographiés..

<https://www.awsr.be/carte-interactive-des-accidents-corporels-en-wallonie/>



RÉFÉRENTIEL

Constructions et aménagements en zone inondable



EDIWALL



Constructions et aménagements en zone inondable

Le nouveau référentiel wallon a pour but d'aider la conception de projets d'urbanisme et d'aménagement du territoire et de fournir des balises pour l'analyse de demandes de permis pour des projets situés dans une zone d'aléa ou à proximité d'un axe de ruissellement. Il pourra aussi aider les Conseiller.e.s en Mobilité qui aménagent ou entretiennent des voiries, ou encore ceux qui conçoivent et utilisent des guides de bonnes pratiques en matière de stationnement. Aussi parce que faire face aux enjeux climatiques passera par la conception de 'voiries résilientes' et par une transversalité bien nécessaire.

<https://ediwall.wallonie.be/referentiel-constructions-et-amenagements-en-zone-inondable-2022-numerique-107594>

Stationnement PMR

Les emplacements de stationnement pour personne titulaire de la carte spéciale de stationnement pour personnes handicapées fait l'objet de multiples fraudes. Handi2Park permet de consulter la validité de ces cartes, elle est déjà utilisée par les brigadiers horodateurs de certaines communes.

<https://handi2park.socialsecurity.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 : 2033-4680 (P) - 2736-6030 (N)

 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

Sophie LAMBERT : Coordinatrice

 Conception, rédaction et coordination :

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

 Photo de couverture : Leuven, Mobipoints. Source : ICEDD