

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

Editorial du **Réseau des
Conseillers en mobilité**

Forum ouvert sur la **mobilité
partagée**

**Plan d'action Wallonie piétonne
2030 (WalPi)**

Comment **éviter l'exclusion des
publics marginalisés ?**

**Plan de Déplacement
d'Administration (PDA)**

**Plan de Mobilité de Charleroi
Métropole (PMCM)**

Semaine de la Mobilité - **Coup
d'œil dans le rétro**

Question de CeM - **Le géocodage**

Vu/Lu pour vous



Le réseau des **Conseillers en Mobilité**

Voici le nouveau CeMaphore, avec cette newsletter des Conseillers en Mobilité de mars, nous vous présentons le nouveau [Plan d'Action Wallonie Piétonne 2030](#), nous nous penchons sur les défis liés à la mobilité inclusive, nous revenons sur une journée participative liée à la mobilité partagée, sur certains des enseignements de la formation Plan de déplacement d'Administrations, nous découvrons la démarche de plan de Mobilité à l'échelle de Charleroi Métropole, nous prenons le temps de découvrir quelques initiatives dynamiques mises en place lors de la dernière édition de la semaine de la mobilité, et enfin, nous nous plongeons, de manière pratico-pratique sur une question que des CeMs se posent dans le cadre de leur travail quotidien, celle du géocodage.

L'idée du réseau des Conseillers en Mobilité est née, il y a presque 25 ans, autour de quelques pionniers lors de la mise en place des premiers Plans Communaux de Mobilité. Il est bien vite devenu officiel et a proposé

une formation de base de « Conseillers en Mobilité », initiative unique à l'attention des technicien.e.s en Wallonie essentiellement issus des communes.

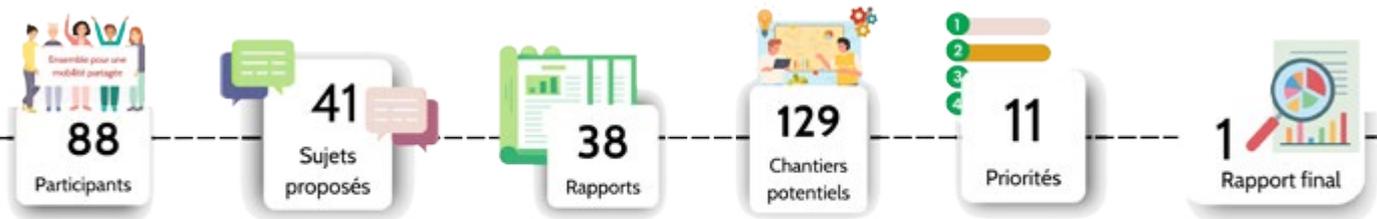
Lancé en 1999 par la Wallonie, le réseau a évolué avec les besoins de participants. Il s'adresse aujourd'hui à plus de 1 500 personnes formées à embrasser les matières transversales. Le réseau CeM du SPW-MI anime la communauté grandissante autour de la mobilité à l'aide de publications, nos CeMathèques et CeMaphores, des ateliers, des formations continues, et d'autres rendez-vous. Cette année par exemple, nous réitérons une formation initiations de 3 jours à destination d'un public élargi.

L'année 2024 sera donc une année anniversaire pour le réseau, évènement à propos duquel nous ne manquerons pas de vous revenir ...

Nous vous souhaitons une bonne lecture !

 *L'équipe de la rédaction du CeMaphore*





1* Phase d'émergence d'idées : « Pour vous, de quoi est-il important de parler ? »

2* Convergence des idées « à partir de ces sujets, quels chantiers proposer ? »

3* Identification des chantiers considérés comme prioritaires.

Forum ouvert « Mobilité partagée ». Source : mobilite.wallonie.be

Forum ouvert sur les mobilités partagées

Le 16 octobre 2023, l'Autorité Organisatrice du Transport du SPW-MI a organisé un forum ouvert sur les mobilités partagées. La journée a impliqué une centaine d'acteurs, ils ont participé à des ateliers afin de dénombrer des actions à mener pour dégager des solutions partagées.

Dans la vision FAST de la mobilité wallonne à 2030, il est prévu un objectif de réduction de la part modale voiture de 83% à 60% pour la mobilité des personnes (en km parcourus). Cette réduction de 23% s'effectuera notamment par la mobilité partagée. La Stratégie Régionale de Mobilité adoptée en 2019 par le Gouvernement Wallon) intègre une volonté très claire de « déployer massivement l'usage de la voiture partagée ».

Le forum ouvert a permis de rassembler les forces vives intéressées par l'avenir de la mobilité partagée en Wallonie. La journée a été joyeuse, dynamique, et... laborieuse : une liste détaillée des pistes d'actions a été co-construite. Le travail dresse un véritable état des lieux de la Mobilité Partagée en Wallonie sur 5 grandes thématiques :

- Autopartage
- Covoiturage
- Cyclopartage
- Transport à la demande
- MaaS (Mobility as a service)

L'objectif de l'initiative de faire émerger des pistes concrètes et d'articuler celles-ci entre elles a bien été rencontré. Toutes les propositions alimentent à présent l'Administration régionale dans la

construction d'une note d'orientation à destination du Gouvernement Wallon. Fort à parier que, fondées avec l'écosystème des acteurs, les bases seront solides et propices pour charpenter une véritable vision stratégique. Un plan d'action pourra alors voir le jour avec le prochain Gouvernement.

Le mouvement est en marche¹, et nous sommes clairement à un momentum dont il faut profiter. Tant mieux, car la mobilité partagée doit nécessairement se développer massivement afin de pouvoir peser sur les comportements de mobilité de l'ensemble de la société et de s'imposer comme un véritable levier de mobilité durable.

¹ En effet, pour l'autopartage par exemple, à l'échelle nationale au cours des six dernières années (2016-2022) le nombre d'utilisateurs actifs a presque décuplé, de 28.000 à 270.000 autopartageurs enregistrés en 2022. La newsletter de décembre 2023 de l'opérateur Cambio évoquait une croissance de la flotte wallonne de 33% depuis janvier 2023 (230 voitures réparties sur 93 stations), et observait parallèlement une évolution remarquable du nombre d'utilisateurs (passé de 4.200 utilisateurs début 2023 à 4.800 fin décembre 2023).

Un forum ouvert... Késako ?

- un format de rencontre et de réflexion collective,
- la possibilité de mobiliser les connaissances et les expériences autour d'un thème central,
- un moyen de faire émerger des pistes concrètes et de les interconnecter afin de co-construire un plan stratégique,
- un outil d'exploration d'un sujet à 360°, à partir des apports des participants, des enjeux, du contexte,
- la création d'une contribution collective de pistes de solutions et d'action, un moment de liens sociaux et professionnels...



PLANIFICATION

Plan d'action (WalPi) Wallonie Piétonne 2030

Le volet mobilité de la DPR¹ mentionne la volonté du Gouvernement d'investir dans la marche à pied et la promotion d'un environnement favorable aux déplacements pédestres quotidiens, ceci notamment par le biais d'un plan piéton. Voici qui est avancé à grands pas : ce 12 octobre 2023, le Gouvernement de la Wallonie a adopté le plan d'action Wallonie Piétonne 2030, aussi appelé plan d'action WalPi. La région wallonne suit l'exemple de Bruxelles qui dispose déjà d'un plan piéton stratégique. Après le Plan d'action Wallonie cyclable, il constitue ainsi une nouvelle contribution significative à la stratégie de mobilité active de la Région wallonne.

¹ Le chapitre mobilité de la Déclaration de Politique Régionale se trouve dès la page 62 du document "Déclaration de politique -Wallonie 2019-2024"



L'objectif majeur du Plan Wallonie Piétonne 2030 est de promouvoir davantage la marche comme moyen de déplacement, dans la ligne de conduite de la vision FAST 2030 qui vise à augmenter la part modale de la marche de 3% à 5% d'ici 2030. Ce plan se concentre principalement sur les courtes distances, en dessous de 2 km voire 5 km, où la marche a son plein potentiel.

En mettant en avant le rôle essentiel de la marche comme premier maillon de déplacement naturel, le Plan WalPi cherche à sensibiliser à l'importance de la marche dans nos déplacements quotidiens. Il souligne également les avantages de la marche, tels que ses impacts positifs sur la santé, son potentiel économique, son rôle dans le renforcement des liens sociaux et ses bienfaits pour l'environnement.

En complément au Plan accessibilité 2022-2024², le Plan WalPi s'attache à garantir une accessibilité universelle dans les aménagements piétons, en prenant en compte la diversité des profils des piétons, y compris les personnes en situation de handicap. Il propose des solutions adaptées pour rendre les espaces publics accueillants et sécurisés.

Structuré autour de 4 axes stratégiques, le Plan Wallonie Piétonne 2030 a pour objectif de concrétiser une véritable politique piétonne à l'échelle de la Région en travaillant simultanément sur plusieurs objectifs :

- Assurer la gouvernance avec la mise à disposition de moyens financiers et humains et le suivi des actions.
- Mettre en place et maintenir des aménagements en faveur de la marche.
- Offrir des services en faveur de la marche.
- Communiquer sur la politique piétonne pour sensibiliser, récompenser les piétons, encourager les piétons frileux et convaincre les piétons potentiels.

Le Plan WalPi souhaite insuffler une nouvelle dynamique à la mobilité piétonne en Wallonie. En mettant l'accent sur la gouvernance, des aménagements plus favorables à la marche, des services dédiés, ainsi que sur la communication et la sensibilisation, ce plan aspire à changer la façon dont la marche est perçue et intégrée dans les déplacements quotidiens.

À travers ce plan, la Région a pour ambition de rendre la marche non seulement plus attractive mais aussi plus inclusive pour tous les citoyens wallons et aspire à tendre vers une mobilité plus durable et une qualité de vie améliorée.

Certaines des actions prévues sont déjà en place et sont à poursuivre ou renforcer. D'autres seront à mettre en place progressivement. En 2024, au moins 500 000 € devraient être consacrés aux mesures de ce plan notamment pour :

- Aider les communes à hiérarchiser le maillage des voies dans le cadre de l'établissement des réseaux piétons utilitaires au niveau communal ou intercommunal ;
- Concrétiser et accompagner le suivi d'infrastructures dédiées à la promotion de la marche via des aménagements propices (design actif, aménagements temporaires...) en vue d'apaiser les quartiers.
- Accompagner la mise en œuvre de projets « Rue aux enfants »

Nous ne manquerons pas de vous tenir informé des modalités pratiques de ces projets en temps opportuns.

 En savoir plus : [Plan-wallonie-pietonne-2023.pdf](#)

² La Wallonie adopte son Plan accessibilité 2022-2024 au bénéfice des personnes en situation de handicap - Christie MORREALE



MOBILITE INCLUSIVE

Comment lutter contre l'exclusion de publics laissés-pour-compte ?



Source : mobi21.be

Dès la première phrase du volet mobilité de la Déclaration de Politique Régionale (DPR) apparaît la volonté du Gouvernement de s'atteler au « droit à la mobilité ». Si l'accessibilité à la mobilité pour les personnes à mobilité réduite, pour les citoyens aux revenus limités, les chercheurs d'emploi ou encore certains habitants de zones rurales, constitue un point essentiel de la politique wallonne, se pose la question de comment s'atteler à ces besoins spécifiques. Nous nous penchons dans cet article sur cette mobilité aussi appelée la « mobilité inclusive ».

La mobilité est structurante dans notre société, elle permet de réaliser un grand nombre d'activités : se rendre au travail, faire ses emplettes, aller au cinéma, à la salle de sport ou chez des amis. Pour y « aller » on peut utiliser ses pieds, un vélo, une voiture, un bus... séparément ou en les combinant. **Les choix de mobilité relèvent d'un arbitrage** : on peut optimiser son déplacement en choisissant le mode le plus rapide, le plus agréable, le plus adapté. Toutefois, au moment de se déplacer, certaines personnes sont plus contraintes et font face à des difficultés.

Dans cet article nous mettrons en lumière ces publics spécifiques. Pour aborder des solutions pour tendre vers une mobilité plus inclusive, le réseau CeM est allé à la rencontre de l'association Mobiel21. Cette asbl s'attèle notamment à la lutte contre la pauvreté liée aux transports, « parce qu'être capable de se déplacer est un droit fondamental, peu importe la situation, l'origine ou les capacités physiques ». Els Van den broeck, co-directrice de l'asbl, a généreusement abordé des points d'attention dont voici une synthèse.

Qui sont les laissés-pour-compte de la mobilité ?

Quelle est cette partie de la population réellement contrainte dans ses choix de mobilité.

Les personnes à mobilité réduite : les personnes âgées, celles qui disposent d'un handicap permanent ou temporaire. Il ne s'agit pas uniquement des personnes qui se déplacent en chaise, il y a aussi celles qui se déplacent avec des enfants en bas âge, avec des colis ou des courses, ou encore des femmes enceintes.

Les enfants qui ne connaissent pas encore les règles basiques ou n'ont pas encore la capacité de se déplacer dans l'espace public.

Les jeunes, ces adolescentes entre 11 et 18 ans, pour lesquels certains modes de déplacements ne sont pas accessibles, comme la voiture par exemple. Leur mobilité s'inscrit aussi dans une logique d'émancipation parentale.

Les non-initiés à l'usage des transports publics, certaines personnes qui ne sont pas capables de s'orienter ou de lire un plan, pas capable de jongler avec les horaires et de rebondir face à un changement contraint en cours de déplacement

Les non-conducteurs, ces personnes qui ne connaissent pas le code de la route et ne disposent pas d'un permis de conduire.

Des personnes étrangères, touristes ou migrantes qui peuvent rencontrer des problèmes de compréhension de la signalétique, ou des codes d'un territoire.

Les « illectronistes » (l'illectronisme étant le nom utilisé pour l'illettrisme numérique), ceux qui n'ont pas internet et ne maîtrisent pas les technologies. Par exemple, des personnes âgées pour qui la question de la digitalisation de la mobilité peut être une barrière, tandis que de plus en plus les guichets sont remplacés par des dispositifs automatiques. Ce phénomène est aussi présent chez les plus pauvres, ou les personnes disposant d'un faible niveau de diplôme, venant les fragiliser encore davantage.

Le genre : les différences genrées s'observent sur l'usage des modes. Les hommes sont davantage représentés pour le vélo et les deux roues motorisées. Les femmes ont plus tendance à se sentir en insécurité dans les déplacements, à moins circuler la nuit.

Certains de ces groupes ont des porte-paroles qui font des recommandations avec leurs « lunettes ».



Source : mobi21.be

La parole à Els Van den broeck

D'entrée de jeu, le langage est franc et direct « Il n'y a pas de mobilité durable si on ne touche pas au volet social. La mobilité durable c'est social ou ce n'est pas ! ».

Les plans de mobilité s'adressent à la mobilité des travailleurs...

La mobilité pour tout le monde commence à l'échelle stratégique, dans les plans et avec tous les publics concernés. Pour cela, le défi commence au stade du diagnostic, car on n'a pas toujours les données de ceux qui ne se déplacent pas ou peu. S'ils ne ressortent pas dans les diagnostics, c'est la garantie qu'ils ne soient pas pris en compte et ciblés dans les plans d'actions .

L'enjeu évoqué ici est celui de « faire un bon mapping », une cartographie précisant :

- De qui on parle ?
- Où habitent les publics concernés ?
- Quels sont les problèmes rencontrés ?



Portrait d'Els van den Broek.
Source : TWITTER



L'invitation d'Els Van den broeck est, vous l'aurez compris, d'établir un diagnostic mieux différencié et pas uniquement sur les actifs.

Des niveaux d'implication divers

Dans les processus formels, la participation existe dans l'approbation des plans (PCDR, PCM, ou autre enquête publique). À ce stade sont impliqués des gens qui sont déjà avertis, qui sont informés et intéressés dans la thématique complexe de la mobilité.

Pour que les groupes laissés-pour-comptes participent au débat, il y a diverses barrières à lever : un manque d'information, de connaissance de la thématique, le fait de ne pas se sentir légitime ni oser prendre de place dans le débat. Il y a des points d'attention sur lesquels nous pourrions travailler, en tant que commune, CeM ou bureau d'étude dans l'idée de faciliter ou améliorer l'implication des groupes fragiles aux politiques de mobilité. Cela nécessite l'implication d'« organismes intermédiaires » (des associations déjà présentes auprès des publics spécifiques) et de nouvelles transversalités institutionnelles. À l'instar de la mise en place de « voiries résilientes » aux changements climatiques qui nécessitent de développer des transversalités entre les services techniques, le domaine public et les espaces verts, le développement de politiques de mobilités inclusives nécessite une approche conjointe entre les services de mobilité, de cohésion sociale, des aînés, de la prévention sociale ou encore du CPAS.

Par exemple, les cours d'apprentissage du vélo pour femmes, sont certes un moyen d'intégration, mais aussi un point d'entrée à la mobilité. Donner accès aux déplacements à des personnes âgées ne concerne pas que le service des aînés. Dans les exemples cités, Els Van den broeck estime que l'on rate parfois des opportunités sur certains projets qui sont déjà en cours en ne jouant pas la transversalité.

S'il est important d'avoir toutes les voix, il faut aussi dans nos projets, nos études et nos enquêtes, nous soucier de ne pas 'louper' des gens à cause du digital gap. Selon le baromètre de l'inclusion numérique la Fondation Roi Baudouin, 40% de la population belge ont de faibles compétences numériques . Cela vaut non seulement sur les politiques et mesures mais aussi sur les coûts liés à la mobilité : certains tickets sont moins chers si on les achète en ligne.



► Pourquoi la mobilité n'est pas accessible à toutes et tous ?

Il y a 3 grandes catégories de barrières :

- **le territoire et l'inadéquation de l'offre aux besoins.** Non seulement l'offre de mobilité est inégalement répartie sur le territoire. Dans un centre-ville dense, les solutions de mobilité sont nombreuses, à l'inverse dans un territoire moins dense, à superficie desservie similaire, l'offre est bien plus limitée et parfois il n'y a que celle de la voiture particulière. Or, conduire, posséder, entretenir et faire le plein d'un véhicule n'est pas accessible à tous. La dépendance automobile génère des situations critiques pour les personnes dont les ressources sont limitées. On peut donc dire que l'endroit où l'on vit et les ressources dont on dispose peuvent être un frein au déplacement quotidien.
- **Le manque de compétence personnelle**, aussi appelée la « motilité ».
- **L'existence d'une offre de mobilité, n'est pas nécessairement gage d'une mobilité inclusive** : avoir un arrêt de transport en commun à côté de chez soi n'est pas nécessairement suffisant. Il faut qu'il y ait une adéquation avec les besoins de déplacements (horaires, fréquence de desserte), la capacité de disposer de l'offre (le prix, les capacités physiques, psychiques ou mentales, l'accessibilité aux arrêts). On touche ici à la notion de « Capacité », le choix ne se réduisant pas au libre arbitre ou à la simple volonté.



Le discours n'est pas de préconiser la cohabitation de deux systèmes distincts et revenir à une billettique 100% papier, il consiste à attirer l'attention sur **un nécessaire renforcement des compétences des groupes fragiles** sur ce qui est numérique. Ceci d'autant plus que la mobilité se digitalise.

Développer le réflexe de renforcer la voix des outsiders est bénéfique à tous

Els Van den broeck insiste : « il ne s'agit pas d'ajouter des strates d'exigences par public, mais bien de préciser que, si nous travaillons sur une mobilité orientée vers un des publics fragiles, **les bénéfiques seront rencontrés pour tous et pourront participer au transfert modal**. À titre d'exemple, si la mobilité est adaptée aux jeunes, si on travaille davantage au confort des trottoirs et des transports en commun, si des informations pour le transport existent, cela bénéficiera à tous. Il ne s'agit donc pas, au nom de l'inclusion de faire des mesures spécifiques à chaque profil.

On touche ici à la vaste question, celle de l'attention à ce que les politiques publiques ne touchent pas exclu-

sivement les publics les plus riches. On appelle cela l'« effet Matthieu », ou lorsque les moyens vont là où il y a une plus grande aisance économique »¹ dit Els Van den broeck.

Des groupes fragiles loupent des opportunités

Être limité dans ses déplacements va souvent de pair avec une limitation des opportunités offertes par la ville, notamment en matière de recherche d'emploi : des personnes ratent des jobs faute d'accessibilité.

C'est notre job aussi - aux politiques et à ceux qui sont là pour les inspirer - de faire comprendre que si on n'a pas assez de mobilité, ça a une implication énorme sur les gens, surtout pour les personnes précarisées. De rappeler que pour certains, la mobilité est moins un luxe que pour d'autres. Que cela va bien plus loin que des difficultés d'accès pour aller voir la famille ou aller au magasin, mais que la mobilité est un fil rouge vers l'emploi, autant que l'éducation et le logement.

¹ Effet Matthieu, du nom de l'évangéliste, qui écrit : « Aux riches il sera donné, aux pauvres, il sera retenu. »

De diversiteit van fietsers in de Vlaamse centrumsteden



Développer et rendre la pratique du vélo

Le vélo, en tant que moyen de transport bon marché, permet à des populations précaires de pouvoir se déplacer plus facilement.

Si tout le monde ne sait, ne peut ou ne va pas rouler, ne sous-estimons toutefois pas le rôle du vélo. Surtout avec l'avènement du vélo électrique qui, en quelques sortes, a raccourci les distances et aplati les dénivelés.

En 2023, Mobiel 21 a fait une étude sur la diversité des cyclistes². À l'image des conclusions de l'enquête Monitor, l'étude fait apparaître que les cyclistes en Flandre forment un groupe diversifié et hétérogène, avec des différences dans la possession de vélos, la fréquence des déplacements et l'utilisation proprement dite du vélo.

Comme c'est le cas pour la mobilité au sens large, c'est aussi le cas pour la petite reine : le manque de compétence en matière de vélo est un obstacle à la pratique du vélo pour de nombreuses personnes. Els Van den broeck évoque les diverses initiatives locales qui permettent aux adultes d'apprendre à faire du vélo, au rythme et à la mesure de chaque individu. Les communes peuvent agir à cet égard.

Ceci met en évidence que les communes ne sont pas les seules à avoir les pièces du puzzle. La commune ne doit pas avoir toutes les expertises, ce n'est ni possible ni souhaitable. Diverses associations font partie de cet écosystème qui doit être renforcé.

La thématique est large et pourrait certainement être étendue à l'identification des besoins des différents publics identifiés, à la manière dont l'immobilité interroge la mobilité³, au sujet du coût de la mobilité pour les publics précarisés, à élargir le volet des actions.

Pour aller plus loin :

La pauvreté dans le domaine des transports touche tous les territoires, mobi21.be

La pauvreté dans le secteur des transports touche tous les milieux - Téléphone portable 21, mobi21.be

² Rapport_De-diversiteit-van-fietsers-in-de-Vlaamse-centrumsteden_2023.pdf (mobi21.be)

³ Voir à cet égard le travail du philosophe Christophe Mincke in « L'injonction à la mobilité », *Forum vies mobiles*, 19 mai 2019 - Voir aussi l'approche de Eric Le Breton « Bouger pour s'en sortir » - « Mobilité quotidienne et intégration sociale Une condition pour s'en sortir » Eric Le Breton – 2005

Quelques exemples de petits pas

Enquête dans la bibliothèque

Dans la bibliothèque de la commune de Brasschaat, des agents communaux bibliothécaires aident des personnes âgées à compléter les formulaires d'enquête publique des projets urbains (notamment en matière de mobilité) dans des plages horaires définies.

Evaluation d'aménagements tests en rue

Pour obtenir du feedback, Mobiel21 suggère de ne pas négliger les réponses par courrier papier. Sous forme digitale cette fois, la KUL Leuven a développé un système de petits écrans disposés dans la rue qui implique de manière plus large les usagers avec des questions simples

En savoir plus : [Citizen Dialog Kit : digitale enquêtes op straat, Mobiel 21](#)

Vélos partagés à Chaudfontaine

La commune de Chaudfontaine propose une flotte de 12 vélos d'occasions partagés depuis septembre 2023. C'est un projet de mobilité sociale. Les vélos d'occasion ont été remis en état par une entreprise de réinsertion sociale, Calidipôles, qui dépend du CPAS.

Vélo-taxi

À Gand, un système de vélo-taxi de type rickshaw est organisé pour permettre à des personnes âgées moins-mobiles de faire leurs courses et de cette manière de rester autonome dans leur logement.

En savoir plus : <https://fietsambassade.gent.be/nl>



Vélo sans âge

Le vélo est ici utilisé en marge des déplacements fonctionnels. Il est un outil pour redonner le plaisir de la mobilité aux personnes âgées ou à des personnes handicapées.

En savoir plus : www.velosansage.be

Marche exploratoire

La marche exploratoire est une visite à pied effectuée par un groupe d'usagers ciblés (des enfants, des femmes, des personnes issues de minorités) dans leur quartier dans le but de repérer les caractéristiques physiques et sociales qui en font un milieu sécuritaire ou non. Elles peuvent s'inscrire en amont du réaménagement des espaces publics. Elle peut aussi être déclinée à vélo.

En savoir plus : <https://www.tousapied.be/nos-projets/marches-exploratoires/>

Guichets SNCB

En gare de Namur, des agents s'adressent systématiquement aux voyageurs à proximité des guichets SNCB, pour les accompagner dans leurs démarches. L'ergonomie des guichets est d'ailleurs ouverte et engageante.

Facilitation à l'acquisition de vélo

40% des personnes qui ont participé à des cours de mise en selles, cessent le vélo faute de possession d'un vélo. Un système d'acquisition de vélo est un plus pour que le vélo entre réellement dans le quotidien des publics précarisés

Partenaires potentiels : Cyclo et points vélo. Les communes et les employeurs (dans le cadre de PDE) peuvent être des facilitateurs en ciblant les publics qui ne bénéficient pas de l'indemnité kilométrique et/ou du budget mobilité.

Vous aussi, vous avez connaissance de bons exemples où avez développé des pratiques ? N'hésitez pas les faire connaître à reseau-cem@spw.wallonie.be !



Plan de Déplacement d'Administration



Le 27 novembre dernier, s'est tenue une formation dédiée aux Plans de Déplacement d'Administration (PDA) adressée aux conseillers en mobilité des communes et réunissant des experts et des représentants d'administrations ayant. Cet article synthétise les points essentiels de la formation, soulignant les divers enjeux, les étapes de mise en œuvre et les actions discutées en vue de favoriser une mobilité durable au sein des administrations publiques.

Un Plan de Déplacements d'Entreprises (PDE), décliné en Plan de Déplacements d'Administration (PDA) pour le secteur public, est un ensemble d'actions destiné à promouvoir une gestion durable des déplacements liés à l'activité de l'administration. Cela comprend l'étude, la mise en œuvre de mesures et le suivi de celles-ci.

Ces plans visent à améliorer l'accessibilité du site et à augmenter l'attractivité des modes de déplacements alternatifs à la voiture. Il peut concerner différentes cibles (employés, visiteurs grand public, fournisseurs...). Dans le cadre de la formation et du présent article, nous nous concentrerons sur la mobilité des employés dans leur déplacements domicile-travail et professionnels.

Par où commencer ?

Comme souvent dans une étude de mobilité, avant de mettre en place des actions, il est important de passer par une première étape qui consiste à mieux connaître les habitudes de mobilité des employés ainsi qu'à analyser le profil d'accessibilité du lieu de travail. Sur base de ces éléments, il sera alors possible de déterminer quels sont les modes de déplacements à encourager, d'identifier les freins et les leviers pour soutenir une mobilité durable et surtout de se fixer des cibles à atteindre en termes de report modal.

Un des exposés de la matinée était destiné à donner quelques clés pour établir une enquête auprès des employés et estimer le potentiel de report modal. Nous exposerons ici quelques bonnes pratiques pour maximiser le taux de réponses tout en permettant aux collaborateurs de s'exprimer :

- Définir l'objectif pour éviter de se disperser (est-ce une première enquête, avez-vous déjà obtenu des données exploitables du service du personnel, souhaitez-vous sonder le succès des mesures déjà en place ou uniquement connaître les origines, habitudes et contraintes actuelles de déplacements ?)
- Utiliser un langage simple et accessible à tous pour éviter toute confusion. Si des concepts abstraits sont utilisés (intermodalité, multimodalité...), il faut les expliquer clairement pour éviter toute interprétation erronée.
- Organiser les questions dans un ordre logique pour faciliter la compréhension du participant : présenter d'abord des questions fermées (choix multiples, échelle de valeurs...) avant d'aborder des questions ouvertes. Intégrer des questions filtres (par exemple en fonction des modes de déplacements déjà pratiqué) pour diriger les participants vers les sections pertinentes en fonction de leurs réponses précédentes et éviter un questionnaire trop long (max. 10 minutes).
- Pour évaluer le potentiel de report modal, interroger sur les modes de transport principaux mais également sur les pratiques existantes en termes d'intermodalité ou de multimodalité.

Une fois les résultats récoltés, il est important de traiter et interpréter les données en lien avec les objectifs de l'enquête.

Comment mettre en place des actions ?

Un PDA n'a pas un début et une fin mais c'est un processus continu qui a pour but d'induire des changements de comportement. Il est donc normal que ces changements prennent du temps.

Dans l'exposé sur le plan de déplacements de l'UCLouvain, différents conseils ont été donnés pour mettre en place des actions. Ensuite, l'après-midi a été consacré à la présentation des actions d'administration représentatives de la diversité du territoire wallon (certaines de ces actions sont reprises ci-contre).

Même si le champs des possibles est vaste, les actions mises en place dans le cadre d'un PDA doivent respecter quelques règles juridiques et administratives.

L'exposé du bureau Yelow qui a clôturé la matinée de la formation a permis d'éclaircir ces aspects réglementaires, fiscaux et de sécurité sociale.

En effet, dans le secteur public, la rémunération des travailleurs est réglementaire, ce qui signifie que toute rémunération, en ce compris les primes ou les indemnités liées à l'utilisation d'un mode de déplacement, doit être prévue dans un règlement appelé le statut pécuniaire. Dans les communes, c'est donc le Conseil communal qui a la compétence sur cette matière. La procédure d'ajout d'une prime ou d'une indemnité doit respecter une procédure bien précise (négociation syndicale, approbation par la tutelle...).

Malgré cette procédure relativement rigide, chaque commune est libre d'octroyer des avantages liés à l'utilisation de modes de déplacements durables. La seule obligation qu'ont les communes est d'intervenir dans les déplacements effectués en train. D'autres avantages sont recommandés mais non obligatoires, comme la prise en charge à 100% des abonnements de transports publics ou l'indemnité kilométrique pour les déplacements à vélo.

Le bureau Yelow a passé en revue chaque type d'avantage liés au vélo, à la marche, au transport en commun, au covoiturage ou aux trajets multimodaux en détaillant deux aspects :

- l'exonération de sécurité sociale, qui représente un avantage pour l'employeur et les travailleurs ;
- l'exonération d'impôt qui présente un avantage surtout pour le travailleur puisque la commune n'est pas soumise à l'impôt des sociétés.

Nous vous invitons à regarder le replay de la formation pour connaître tous les détails liés à ces aspects

Ne négligeons pas cet outil organisationnel qu'est le PDA, il permet non seulement la gestion de l'ensemble des déplacements qu'une administration publique gère, mais il peut aussi être prétexte à des moments de transversalité et de convivialité au service du vivre ensemble et de la qualité de vivre au travail.

📁 Pour aller plus loin :

- [Une formation gratuite de Mobility Management de 6 jours, organisée par le SPW](#)
- [Replay du colloque « Je suis un conseiller en mobilité »](#)



Utiliser l'avantage « parking » pour promouvoir d'autres modes de déplacements

La Ville de Namur dispose d'un parking situé sous l'Hôtel de Ville dont 175 emplacements sont réservés au personnel de l'administration. L'obtention d'une carte de parking dépend de l'ancienneté ou de la position hiérarchique. Le PDA a voulu faire de cette « carotte », une opportunité pour promouvoir d'autres modes de déplacements en mettant en place deux mesures :

- la mise à disposition de place de parkings réservées et gratuites pour les personnes qui covoiturent (minimum deux personnes de l'administration dans le même véhicules)
- la possibilité de prendre un abonnement de parking à temps partiel, moins cher, et de le combiner avec d'autres avantages de mobilité comme les indemnités vélos ou le remboursement de transport en commun. Cette mesure offre plus de flexibilité et ouvre la possibilité de l'usage du parking au plus grand nombre.

Des véhicules partagés... pour la Commune et pour les citoyens

À Genappe et à Neufchâteau, mais également dans d'autres communes participant à la formation, des véhicules partagés sont mis à disposition des citoyens par les administrations. Lorsque ces véhicules se trouvent à proximité des bâtiments communaux, ils peuvent également être utilisés par les agents communaux pour leurs déplacements professionnels. L'utilisation de véhicules partagés par ????? les représente un coût moindre pour la commune par rapport au versement d'une indemnité kilométrique pour les déplacements professionnels. L'augmentation de l'utilisation des véhicules partagés, financés par la commune, contribue à réduire la facture de la commune envers la société d'autopartage, offrant ainsi un double avantage financier tout en fournissant un service de mobilité accru aux citoyens.

Rendre le covoiturage plus attractif par la mise en place d'une indemnité

Le covoiturage est souvent le parent pauvre des mesures de mobilité car il se pratique de manière informelle et qu'il est perçu comme une contrainte plutôt que comme une solution parmi d'autres. La Province du Brabant wallon a mis en place un système d'indemnité de covoiturage kilométrique de 0,08 €/km parcouru. Cette indemnité est versée au conducteur pour la partie de trajet réalisé en commun et son montant est multipliée par le nombre de personne à bord. Le passager bénéficie quant à lui du trajet gratuit puisqu'il ne doit pas indemniser le conducteur.

Des idées d'actions mises en place

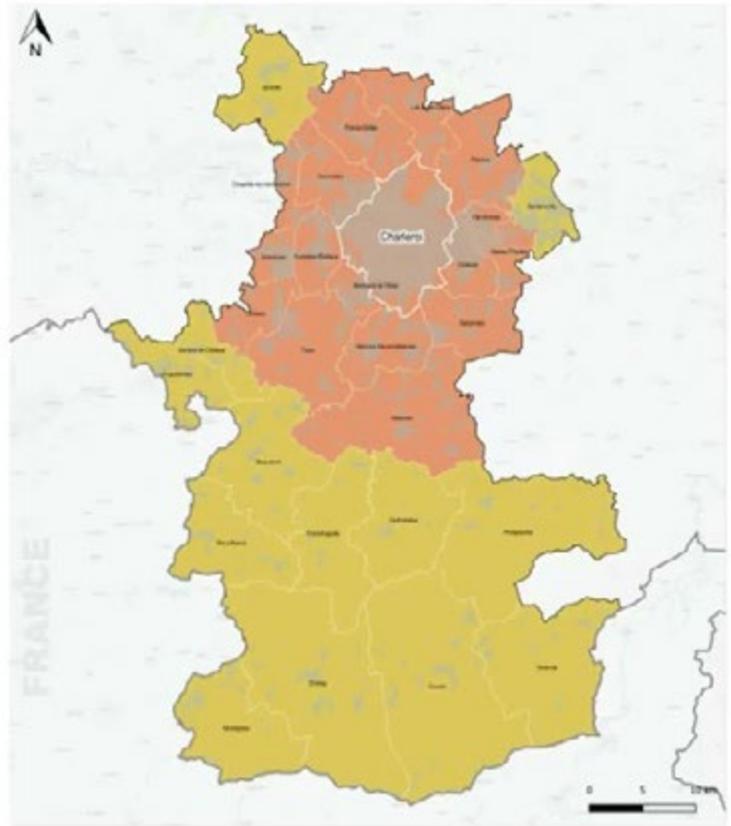
Profiter d'un déménagement ou de la construction d'un nouveau bâtiment pour revoir sa mobilité

Suite aux inondations de 2021, la Commune de Chaudfontaine se voit dans l'obligation de rénover et reconstruire certains bâtiments communaux. Le département Cadre de Vie a vu là une opportunité de mettre en place de nouvelles mesures de mobilité dans les bâtiments rénovés. Une enquête auprès du personnel communal a mis en évidence les besoins en termes de services et d'infrastructures, ils seront intégrés aux bâtiments futurs.

Au SPW, dans le cadre de la stratégie immobilière visant à rassembler les équipes dans des bâtiments performants énergétiquement et proches des gares, plus de la moitié des agents sont concernés par un déménagement. En plus d'une communication générale sur les solutions de mobilité déjà mises en place, les Mobility Manager proposent un accompagnement individuel pour ceux qui le souhaitent, une visite des futurs nouveaux bâtiments, des workshops mobilité, l'organisation de formation vélo, la mise en place d'une communauté d'ambassadeurs vélo...

Un vélo-cargo comme alternative aux véhicules de service

La Ville de Genappe a testé l'utilisation d'un vélo-cargo pour le service travaux durant 1 mois. L'expérience a été largement appréciée par les utilisateurs. En effet, le vélo-cargo était utilisé pour le transport de petit matériel pour les peintres, pour les ferronniers, pour la livraison de courriers, etc. Il a également permis d'offrir un moyen de déplacement pour les personnes sans permis ou sans véhicule qui étaient habituellement conduites vers les chantiers (économie de deux allers/retours en voiture pour conduire et reprendre ces personnes).



PMCM. Source : mobilite.wallonie.be



PLANIFICATION

Plan de Mobilité de Charleroi Métropole

À l'heure où le contexte environnemental et économique nous pousse à revoir nos déplacements, le Gouvernement wallon, avec l'appui de l'Europe, travaille pour donner au citoyen les moyens d'adopter une mobilité plus responsable. Après l'outil Plan Communal de Mobilité, déjà largement répandu pour planifier la mobilité au niveau communal, la réalisation d'un Plan de Mobilité à l'échelle d'un ensemble des communes permet d'avoir prise sur des enjeux dans une perspective plus large. Si certaines thématiques doivent être traitées au niveau local, d'autres ont besoin d'un cadre cohérent pour organiser la mobilité au sein de « bassins » composés des communes/villes polarisantes et des communes périphériques polarisées par ces noyaux. Après le Plan Urbain de Mobilité (PUM) de Liège, c'est Charleroi Métropole qui est actuellement au cœur de cette réflexion à travers le Plan de Mobilité de Charleroi Métropole (PMCM).

Sous l'impulsion de la Conférence des bourgmestres et la Commission Mobilité du Comité de Développement Stratégique, le Ministre wallon de la Mobilité a initié la réalisation du Plan de Mobilité à l'échelle de l'ensemble des communes de Charleroi Métropole. Piloté par le SPW Mobilité Infrastructures, le Plan de Mobilité de Charleroi Métropole apportera une vision et une stratégie durable en matière de mobilité pour les années à venir, en y intégrant les nombreux projets et développements portés par les forces vives de l'ensemble du territoire.

La philosophie du plan consiste à revoir la façon de se déplacer. Il ambitionne de mettre en place des outils pour offrir des alternatives aux trajets réalisés en voiture individuelle. L'usage de la voiture n'est pas une fatalité. Que ce soit en milieu rural ou urbain, il est parfois, et même souvent, plus facile ou économiquement avantageux de changer de mode de transport en fonction de la distance et du motif de déplacement.



Q Soleilmont, tram et métro léger. Source : territoire.charleroi-metropole.be

Pour favoriser ces changements, le PMCM s'appuie sur 36 actions à mettre en œuvre afin de :

- Réduire les distances à parcourir ;
- Mettre en place des liaisons cyclables confortables et sécurisées ;
- Optimiser l'offre de transports en commun ;
- Généraliser le transport à la demande dans les zones moins denses ;
- Mettre en place une « zone à haut niveau de services » dans le cœur de l'agglomération ;
- Favoriser le covoiturage ;
- Faciliter la combinaison des modes de déplacement à un autre ;
- Diminuer les nuisances du transport de marchandises et le rendre plus écologique.

Le document a une valeur indicative et son adoption ne donne pas accès à des financements spécifiques. Ce plan est une feuille de route qui s'adresse à tous les acteurs du territoire, acteurs qu'il est important de fédérer dès en amont du processus, tant pour s'assurer de la finesse du diagnostic que pour engager une démarche d'appropriation et de collaboration dans des temps longs.

Au moment d'écrire ces lignes, le processus d'adoption du document est en cours. Après 2 années de travail et de concertations, le projet de plan est à l'enquête publique jusqu'au 22 février.

S'il ne s'agit pas ici de détailler le plan, nous nous attardons sur le processus et les défis déjà relevés en matière de gouvernance.

Une zone étendue composée de sous-territoires aux caractéristiques variées

Le PMCM est composé d'un périmètre PUM regroupant 17 communes au caractère globalement plus urbain (la zone PUM fixée dans la cadre du décret) situées au nord, et d'un périmètre de soutien qui regroupe les 13 autres communes de la Métropole, principalement situées au sud, au profil rural. Avec cette association de 30 communes, il touchera ainsi 580 000 habitants de l'agglomération de Charleroi et de son périmètre de « soutien ».

Au-delà des réalités de terrain très différentes au nord et au sud, l'analyse a montré que les échanges entre le périmètre du PUM et le périmètre de soutien sont faibles. L'analyse est faite sur des flux qui ont pour origine ou destination une commune de la Métropole et ne tient pas compte (pour des raisons techniques) des flux venant de la France. Sur 100% des flux, 74% se font à l'intérieur du périmètre PUM et seulement 2% concernent un échange entre le périmètre PUM et le périmètre PMPS.

À la suite de ce constat, l'enjeu est d'identifier des actions qui peuvent se décliner sur les deux périmètres mais avec des objectifs différents. Si le potentiel d'utilisation des transports publics et d'implantation de services alternatifs est potentiellement élevé dans la zone PUM, il semble d'emblée plus compliqué d'offrir

des solutions alternatives efficaces pour couvrir les 12% des trajets effectués dans la zone PMPS, entre communes rurales, et moins densément peuplées. Les ambitions de report modal doivent donc être adaptées aux différentes zones pour être à la fois suffisamment ambitieuses et adaptées au contexte pour contribuer aux objectifs wallons, tout en étant acceptable par la population qui est attachée à ses habitudes de mobilité.

Nombre important d'acteurs

Le périmètre couvre 30 communes, 3 périmètres de gestion des routes régionales, 3 directions TEC, 2 provinces, 2 agences de développement territorial, ... Le territoire de Charleroi Métropole est une entité qui vient se superposer à tout un tas de limites administratives et de périmètres de gestion, ce qui multiplie le nombre d'acteurs impliqués. Cette situation est d'autant plus complexe que la mobilité est une matière transversale qui touche, au minimum, les compétences de 3 ministres. Ce ne sont in fine moins de 70 institutions (dont les 30 communes) qui ont été mises autour de la table et consultées activement à plusieurs reprises lors d'entretiens bilatéraux, de groupes de travaux ou de comités de suivis.

Le but étant de comprendre les réalités de chacun et les enjeux majeurs au sein des territoires pour établir des solutions créatives et coordonnées, ainsi que pour résoudre les obstacles auxquels les citoyens et les élus sont confrontés au quotidien.

La mise en place d'une gouvernance appropriée

C'est certainement sur ce point qu'il a fallu être le plus créatif. Puisque le plan n'est pas contraignant, il est nécessaire que tous les acteurs soient volontaires pour orienter leur énergie et leurs investissements dans sa réalisation. Afin de concrétiser les actions, il est primordial d'intégrer les structures existantes et de créer une chaîne de décision où les bonnes personnes sont impliquées au bon moment.

Veiller à assurer un suivi régulier de l'évolution de la mise en œuvre du plan fait partie des défis. Une série d'indicateurs a été mise en place à cette fin. Le bouquet de solutions proposées s'est inspiré de ce qui existe en Flandre ainsi que des bonnes pratiques européennes en sorte de ne pas partir d'une page blanche. L'organisation proposée reste cependant expérimentale, aussi il sera essentiel d'évaluer régulièrement cette dynamique pour en ajuster le fonctionnement.

Vu la multiplicité des acteurs et des réalités de chacun, on comprend aisément que le défi pour mettre en œuvre ce plan et atteindre les objectifs est immense.

Au-delà des investissements financiers pour construire des infrastructures, mettre à disposition des services,...

S'il y a bien une leçon à tirer de ce processus, c'est qu'on sous-estime trop souvent un enjeu qui primordial, c'est l'enjeu de la sensibilisation. Malgré tous nos efforts pour essayer de répondre aux préoccupations de chacun, certains citoyens ou élus sont sceptiques, et rechignent à prendre le train de la multimodalité. S'il y a bien une action à mener partout en Wallonie, en parallèle à de lourds investissements et pour en multiplier les effets attendus, c'est informer et sensibiliser au changement de comportement. Si cette communication se mettait en place à tous les niveaux de pouvoir, proportionnellement aux moyens financiers et humains disponibles, les plans de mobilité seraient perçus davantage comme une opportunité d'amélioration de la qualité de vie que comme une atteinte à la « liberté de rouler en voiture »... qui reste un mode utile !

Pour terminer sur une note positive, on voit tout de même que la population ouverte au changement (particulièrement chez les plus jeunes) est grandissante. On ne peut qu'espérer un effet boule de neige et une adhésion de plus en plus importante au cours du temps pour que chacun se déplace de manière plus responsable.

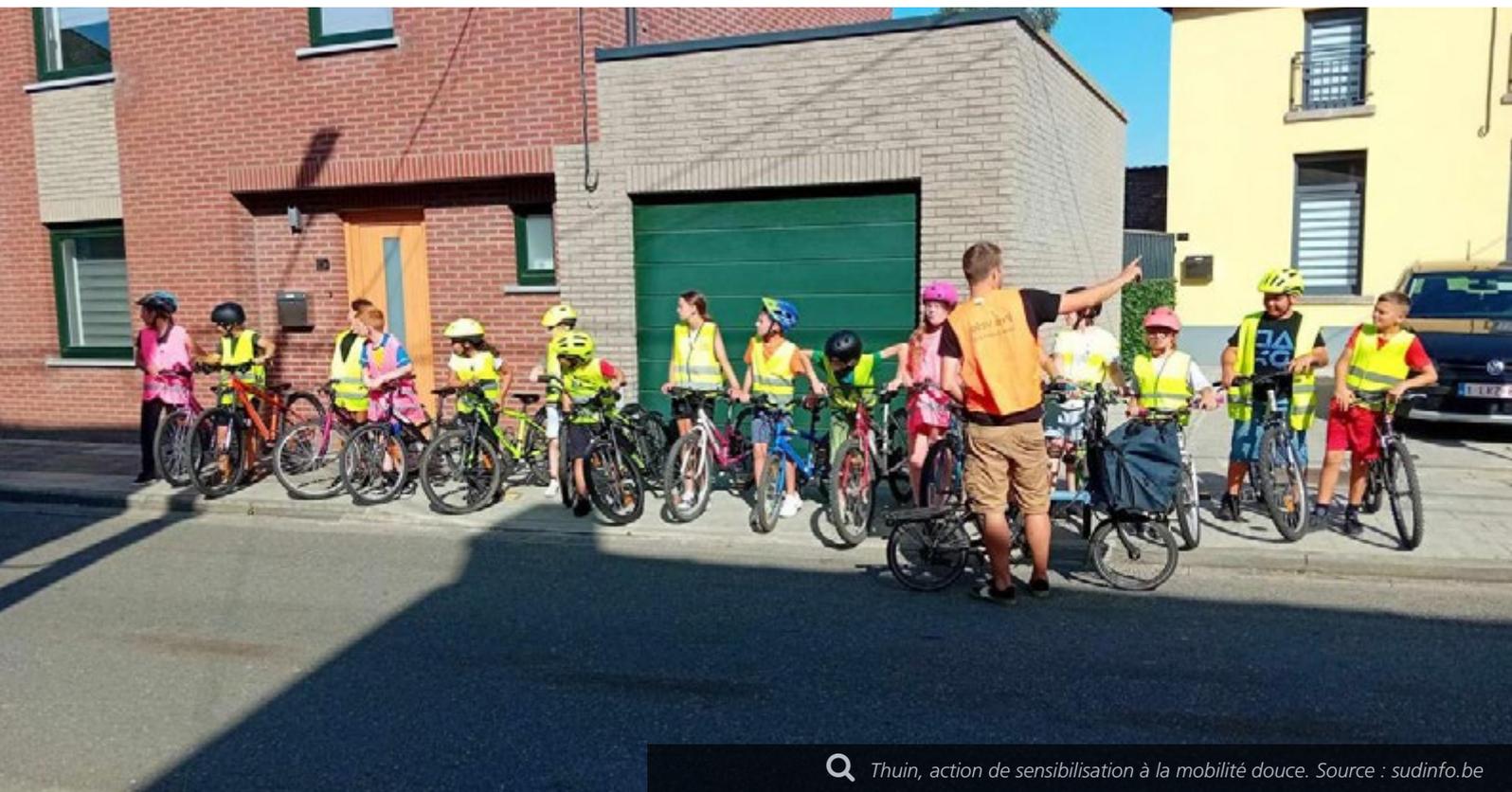
 En savoir plus : [Plan de Mobilité de Charleroi Métropole](#)





SEMAINE DE LA MOBILITÉ

Coup d'œil dans le rétro



 Thuin, action de sensibilisation à la mobilité douce. Source : sudinfo.be

Revenons un instant sur la Semaine de la Mobilité édition 2023. Dans la catégorie « Meilleure administration/institution publique », le SPW a primé cet automne comme lauréats les villes de Verviers, Mons et Ath. À six mois de la prochaine édition – qui se tiendra 16 au 22 septembre 2024 – prenons le temps de regarder les facteurs qui ont fait le succès des actions de ces communes

Comme deuxième point fort, citons la collaboration avec plusieurs acteurs. Ceux directement liés à la mobilité (Police, Gracq, société de covoiturage, TEC, Tous à pied, ...) et d'autres, moins conventionnels : Ainsi, là où Verviers s'est appuyé sur la Maison du Tourisme pour ses balades pédestres et cyclos, Ath a profité du festival des foodtrucks organisé par les commerçants et de la parade fantaisiste « Fancy Women Bike Ride » qui se déroulait concomitamment dans 200 villes de 30 pays différents. Quant à Mons, c'est avec les écoles qu'elle a beaucoup échangé avec l'inauguration d'une rue scolaire et l'organisation d'une opération « faux-pv » par les enfants de plusieurs établissements. Cette diversité d'acteurs a été un atout considérable pour assurer la réussite de tels évènements, tout en doublant la communication via les réseaux sociaux de chaque partenaire.

Programme des activités et animations

VERVIERS	MONS	ATH
<ul style="list-style-type: none"> • Tests de vélos • Atelier de réparation vélo • Remise à niveau des seniors au code de la Route • Piste d'habilité • Information permis de conduire • Balades guidées à pied et à vélo • Projection film et débat • Retour d'expérience avec un témoignage de la ville de La Louvière • Opération « Roulez jeunesse » dans toutes les écoles • Brevet du cycliste • Confection de smoothies par la « Fruits-Cyclette » 	<ul style="list-style-type: none"> • Village de la mobilité sur la Grand Place avec une quinzaine de stands et des démonstrations (avec Tous à Pied, le GRACQ, Pro Velo, Cambio, le TEC, la Police locale...) • Action Faux-PV aux abords des écoles • Balade à vélo en fanfare à vélo • Fête de pérennisation d'une rue scolaire à Havré 	<ul style="list-style-type: none"> • Dimanche sans voiture • Stands (atelier de réparation vélo, location de vélos, information) et animations sur la Grand Place (Body Jam, Dynamic Centrer, Concert-apéritif, promenade en calèches, pic-nic géant, festival de food-truck, chasse aux trésors) • Visites commentées à bicyclettes • Inauguration d'une rue scolaire • Concours de dessin dans les écoles • Participation au Défi écoles • Sensibilisation à la zone 30 • Actions tests au sein de l'administration communale sur la mobilité • Projection du film « Together We cycle » • Gravure de vélos • Test de vélos rigolos • Fancy Women Bike Ride • Stand Ligue Braille

Ce qui saute aux yeux quand on relit les programmes de chaque ville, c'est le nombre d'acteurs différents ayant pris part à l'organisation : 11 à Verviers, 16 à Ath, et une vingtaine à Mons. De quoi bien seconder les organisateurs et participer à la notoriété et à la publicité de l'évènement.

Notons que l'implication des échevin.e.s de la mobilité a permis de faire avancer les choses de manière efficace.

Premier fait marquant, les trois vainqueurs ont tous organisé un programme complet d'actions mêlant à la fois sensibilisation, formation, animations, tests grandeur nature ou encore partages d'expérience. Le résultat ? Une augmentation notable dans le nombre de publics cibles avec une participation active d'enfants, d'adultes, de PMR, de cyclistes quotidiens, de navetteurs, mais aussi des habitués des transports en commun et d'autres qui le sont moins.

Ces programmes complets ont aussi permis d'investir différents lieux allant de l'école à l'espace public, du magasin à la salle de cinéma mais aussi du sentier à la Grand Place, donnant ainsi davantage de visibilité aux différentes actions. Avec des actions aussi importantes et attractives, les relais dans les médias ont pu être nombreux, récurrents et toucher un large public.





🔍 Vélos fun. Source : legrandhuit.eu

Le troisième ingrédient de la réussite pour ces communes est le supplément de peps et de fun qu'apporte une animation en particulier. Ainsi, à Mons, la fanfare à vélo a mis le sourire aux lèvres aux spectateurs (découvrez le [making off](#) diffusé par la suite). À Verviers, c'est le bon goût des smoothies des vélos-mixeur de la « fruits-cyclette » qui a été apprécié de toutes et tous (grâce aux mollets des petits et grands). Enfin, quel suspense à Ath avec la chasse aux trésors organisée par la commune, ponctuée de tranches de rires grâce aux vélos rigolos de l'opérateur « Grand Huit ».

Quatrième point commun à ces trois participations à la Semaine de la Mobilité 2023 : elles bénéficiaient toutes d'un lieu emblématique sollicité lors de certains événements ! La grand-Place à Mons, la place Verte à Verviers et la Grand-Place à Ath.

Outre de quoi garantir le bon succès de l'opération, ces différents facteurs ont séduit la Direction de la Planification de la Mobilité lorsqu'elle a dû désigner les trois gagnants de son Défi mobilité. Les lauréats ont gagné divers prix, allant d'un vélo à assistance électrique à diverses trottinettes.

Chers CeMs communaux, tenez-vous prêt ! Vous allez pouvoir vous lancer incessamment dans les préparatifs de la prochaine édition de la Semaine de la Mobilité : la thématique est à découvrir courant avril 2024...

 [En savoir plus : Semaine de la Mobilité 2023 \(wallonie.be\) Ath - Verviers - Mons](#)

Comment se passe l'organisation ? Qui coordonne les actions ?

Ath : « Notre service mobilité a pris en charge toute la coordination. Il a pu s'appuyer sur les différents partenaires pour les animations les jours J. Une de nos forces est une certaine habitude à travailler régulièrement ensemble. Les réunions sont donc efficaces et les rôles bien clairs ».

Verviers : « C'est aussi le cas chez nous. À la différence que le service des animations, de la jeunesse et de la vie associative assume l'organisation. Cela nous permet de réfléchir au-delà du seul sujet de la mobilité et d'aller chercher des partenariats avec d'autres acteurs qui vont nous amener d'autres publics. Une de nos forces, puisque nous sommes des communicants, est de penser « besoin » et « public cible » et non « produit ». On voulait dès le départ avoir des animations pour les enfants, pour les ados, pour les adultes et pour les seniors. D'où, par exemple, cette séance de remise à niveau au Code de la route pour les seniors qui a rencontré un vif succès et qui est redemandé pour l'édition 2024 ».

Mons : « Le service Mobilité initie un premier brainstorming avec le cabinet de la Mobilité au printemps. Ensuite, dans le courant du mois de juin, une proposition de programme est validée par le Collège communal, marquant ainsi le début des procédures impliquant les différents partenaires, tant internes qu'externes. Le service Mobilité bénéficie du soutien du service Communication pour la conception des visuels, des affiches, ainsi que la préparation des contenus destinés aux réseaux sociaux et sur le site web de la Ville. Simultanément, le service Mobilité entre en contact avec l'ensemble des partenaires externes afin de garantir une coordination efficace et leur participation aux différents événements. »

Parlons concret, quel budget avez-vous consacré à l'événement ?

Verviers : « Nous prévoyons chaque fois un budget de 5 000 € mais ne le consommons pas entièrement, car on peut s'appuyer sur les ressources humaines des partenaires et les bons conseils du SPW. Notamment au niveau des supports de communication où une multitude de canevases de folders existent sur des sujets spécifiques. Il n'est pas nécessaire de chaque fois tout réinventer. ».

Mons : « En 2023, nous avons une enveloppe de 3 000 €. L'ensemble n'a toutefois pas été utilisé. Cette somme était nécessaire pour la réalisation de visuels, le catering, et la prestation de l'association en charge de la fanfare à vélo. »

Ath : « Notre budget à nous était de 5.000 €, mais l'enveloppe ne fut pas dépensée dans sa totalité, cela grâce à une excellente collaboration de tous les acteurs. Ces dépenses ont surtout servi à couvrir une série de petits frais : location du cinéma, défraiement des intervenants, catering, petits déjeuners offerts aux participants des balades du dimanche matin, petits matériels de réparation, animateurs du brevet vélo... »

Quelle procédure avez-vous suivie vis-à-vis du Collège communal ?

Mons : « Nous soumettons d'abord au Collège communal une première proposition d'organisation pour la Semaine de la Mobilité, équivalant à un accord de principe sur le programme. Ensuite, un rapport détaillé est présenté au Collège, spécifiant le programme avec une répartition précise des coûts relatifs à l'organisation. »

Ath : « Avec le Collège, les relations ont été très simples. Comme à Ath, une première réunion de présentation du programme eu lieu avec une description du budget à la clef, pour émettre un accord de principe. Et une seconde délibération a validé le projet, avec cette fois, des devis très précis. Cette efficacité est due à une bonne réunion de préparation, en amont du premier Collège, avec les mandataires concernés et impliqués. »

Verviers : « Les relations avec le Collège sont assez simples. Nous avons eu une première réunion de présentation du projet (programme et budget) qui a généré un accord de principe et par la suite, c'est au moyen d'échanges réguliers que nous avons pu avancer. En envoyant au Collège nos PV de réunions. L'échevin de la mobilité ayant assisté au rencontres, pouvait y relayer les intentions et les projets ».

Question de CeM



Comment cartographier des données spécifiques liées à une adresse ? Quels sont les outils disponibles pour géocoder un ensemble de données ?

Plusieurs Conseillers en Mobilité ont interpellé récemment le réseau CeM sur la nécessité de comprendre le fonctionnement d'outils permettant de cartographier des données spécifiques et renforcer leur autonomie en la matière. Comment cartographier les sites soumis à l'élaboration de règlements complémentaires à la circulation routière ? Comment développer une cartographie collaborative entre les divers services de la communes (Travaux, Urbanisme, Environnement, Mobilité...) en sorte de partager les projets en cours ? Le géocodage constitue la réponse à ces questions.

En 2020, le réseau CeM s'intéressait déjà à la thématique en proposant un atelier « Outils graphiques en ligne, trucs et ficelles »¹, nous trouvons utile de nous replonger de manière bien pragmatique dans ces questions qui peuvent avoir une grande utilité au quotidien.

¹ Cf. « La formation en atelier » dans laquelle, par le biais de différents tutoriels, le réseau CeM partage une expérience sur l'utilisation des outils graphiques disponibles pour tous en ligne. En plus des exposés, vous trouverez la matière première (données fictives) vous permettant de vous exercer, de même que les liens vers les applications courantes utilisées.

Puisque nous ne sommes pas tous 'tombé dans la marmite quand nous étions petits', commençons par la définition du terme 'géocodage'. Le géocodage représente la transformation d'une adresse ou du nom d'un lieu en coordonnées géographiques (latitude/longitude). En d'autres termes, il s'agit de convertir une information pour la positionner sur une carte, facilitant ainsi la réalisation d'analyses basées sur la localisation géographique.

Que ce soit à l'échelle, d'un plan communal de mobilité, d'un plan de déplacement d'entreprise (ou d'administration), ou dans toute étude de mobilité, lorsqu'il est question de mobilité, l'origine des déplacements est un enjeu fondamental, surtout lorsqu'il s'agit de déplacements depuis un pôle spécifique tel qu'une entreprise ou une école. L'élaboration de plan de mobilité vise à encourager des alternatives à la voiture particulière et peut suivre un modèle en quatre étapes, couvrant la génération de déplacements (combien de déplacements ?), la distribution des déplacements (pour quelle destination ?), le choix modal (quel mode ?) et l'affectation (en utilisant quel itinéraire ?). Le géocodage intervient dans cette deuxième phase de distribution des déplacements.

Pour cartographier cette distribution des déplacements, il existe divers outils courants ou libres d'accès tels que MyMaps, Excel, PowerPoint et Openrouteservice qui permettent de réaliser le géocodage.

Comment géocoder avec l'outil My Maps ?

Avec Google My Maps, il est possible de créer des cartes personnalisées, d'ajouter des lieux et de les partager facilement.

Il offre la possibilité d'intégrer des lignes, des polygones, ou encore d'importer des données. Lorsque l'option d'importation de données est choisie, l'outil peut localiser un ensemble de points à l'aide d'un fichier d'adresses. Pour plus d'informations, veuillez consulter la formation en atelier intitulée « Outils graphiques en lignes, astuces et techniques », capsule 1 – « le potentiel en mobilité alternative à la voiture ».

Prenons un exemple fictif d'un plan de déplacement scolaire : en partant des adresses anonymisées des élèves, il devient possible de localiser tous les élèves d'une école. Cette approche peut être utilisée, par exemple, pour évaluer combien d'élèves d'une école peuvent raisonnablement se rendre à pied à l'établissement.

Grâce à My Maps, la mise à jour et le partage de cartes de données sont aisés en raison de l'accès libre offert par cet outil.

Et avec Excel ?

L'outil 3D Maps d'Excel offre également la possibilité de visualiser un ensemble de données en trois dimensions. Pour ce faire, il est possible de créer une carte à partir d'un tableau d'adresses ou de coordonnées de latitudes et longitudes. Cette fonctionnalité est accessible dans l'onglet « Insertion » sous le nom « 3D Maps ». Il est possible de personnaliser l'aspect visuel des données géographiques en utilisant le volet « Calque ». Par défaut l'outil génère un graphique en colonnes, mais il offre également la possibilité de choisir un affichage en bulles, une carte thermique ou encore un graphique par région.

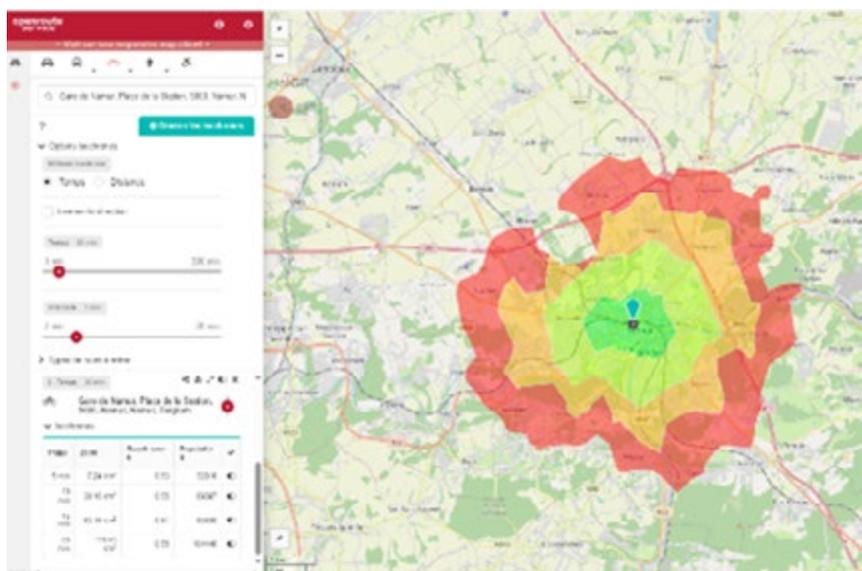
 Pour plus d'informations voir : [Prise en main de cartes 3D – support Microsoft](#).

Quelle plus-value apporte l'outil « Openrouteservice » ?

L'outil Openrouteservice sert à localiser des points et offre la possibilité d'incorporer une autre dimension d'information. Il permet de créer des isochrones autour d'un point spécifique, fournissant des données telles que la distance ou le temps de déplacement en fonction du mode de transport choisi, l'outil va même jusqu'à détailler le type de vélo (normal, VTT, course

ou électrique). À titre d'exemple, en prenant la gare de Namur comme point de référence, il est possible d'analyser les isochrones à des intervalles de 5, 10, 15 et 20 minutes à vélo. Chaque isochrone colorée présente également la population desservie. Dans notre exemple, on observe que 32810 personnes se situent à moins de 5 minutes de marche de la gare de Namur. Cette approche constitue un outil efficace pour évaluer le potentiel d'une zone en termes de transport alternatif à la voiture, par exemple. Cependant, une point faible à noter est qu'il ne prend pas en compte les pentes, mais se fonde plutôt sur la configuration des voies.

Le géocodage offre une exploitation complète des données spatiales, favorisant la collaboration et le partage des connaissances sur des informations géolocalisées. La liste d'outils présentée constitue une sélection non exhaustive d'outils pour effectuer le géocodage de manière simple. Cependant, d'autres applications telles qu'Umap peuvent également être utilisées à cette fin. Pour des analyses plus avancées, deux logiciels cartographiques, QGIS et ArcGIS PRO, sont disponibles. Ces derniers peuvent être complexes pour ceux qui n'ont pas été formés en Système d'Information Géographique (SIG). QGIS est un logiciel libre d'accès, tandis qu'ArcGIS PRO nécessite une licence payante. Ces outils permettent de réaliser des statistiques, comme le comptage du nombre de données dans une zone précise, ce qui peut être particulièrement utile avec de grandes bases de données. De plus, ils facilitent la liaison de données géolocalisées avec d'autres couches d'informations. Par exemple, il est possible d'associer le nombre de personnes dans une zone accessible à vélo à une autre couche de données représentant le réseau cyclable existant.



 isochrones de 5, 10, 15 et 20 minutes à vélo par rapport à la gare de Namur. Source : Ville d'Ath

VU/LU POUR VOUS



Une nouvelle prime vélo cargo pour les professionnels !

Afin de soutenir le développement du transport de marchandises en vélo cargo, la Wallonie octroie depuis ce 2 janvier 2024 une « prime régionale destinée à l'achat d'un vélo, d'un vélo cargo ou d'une remorque de vélo pour des activités de cyclologistique ». Cette prime s'adresse à toute personne morale de droit privé ou... public, ainsi qu'à tout travailleur indépendant ayant un siège d'activité en Wallonie.

[!\[\]\(dfd2df6cc884969130953c94dfde9751_img.jpg\) Une nouvelle prime vélo cargo pour les professionnels](#)

Le bon aménagement cyclable au bon endroit

Le bon aménagement au bon endroit est un nouveau vadémécum vélo réalisé par Bruxelles Mobilité. Il décrit, pour le contexte urbain bruxellois, le choix du type d'aménagement qui est souhaitable en fonction de la typologie de la rue. Il s'inspire de normes étrangères en intégrant la spécialisation multimodale du Plan Régional de Mobilité Good Move. Le manuel pédagogique propose l'aménagement idéal pour les cyclistes et l'illustre avec des exemples concrets.

[!\[\]\(160149d571be8bd3cba5ec8751b9d167_img.jpg\) Vadémécum vélo en Région de Bruxelles-Capitale - hors-série](#)





OTW - Contrat de Service Public

Le Contrat de Service Public (CSP) qui définit, pour les cinq prochaines années, les priorités et engagements du TEC et de la Région wallonne, a été signé ce début d'année 2024 par les autorités compétentes. Il a pour objectif principal de garantir un service public de qualité à la hauteur de l'urgence climatique, et ce, en soutenant l'ambition de la Région pour la mobilité wallonne à l'horizon 2030 – Vision FAST 2030.

Ce Contrat de Service Public 2024-2028 compte trois grands objectifs stratégiques :

- l'évolution de l'offre de transport avec, entre autres, la mise en service des projets structurants urbains (tram de Liège, Busways...), le redéploiement des lignes existantes et d'un transport à la demande, un réseau plus lisible et rendant le territoire plus accessible, en ce compris les pôles d'attractivité (hôpitaux, parcs d'activité économique, sites touristiques, etc) en vue d'augmenter l'utilisation du transport public ; et le renforcement de l'intermodalité dans une optique de complémentarité avec les autres opérateurs de transport public ;
- Le renforcement de l'attractivité de l'OTW avec notamment la fiabilisation du service quotidien (ponctualité, fiabilité des informations en temps réel...) et l'optimisation du parcours clients (simplification des systèmes de paiement...);
- La responsabilité sociale et sociétale de l'OTW avec, entre autres, la décarbonation des flottes de véhicules, l'amélioration de l'accessibilité universelle des transports publics (infrastructures, accompagnement, formation...) et la lutte contre le harcèlement, les violences sexistes et toute forme de discrimination.

Pour mener à bien ces objectifs, le CSP contient de indicateurs de suivi, et une augmentation des moyens alloués.

[📄 Contrat de Service Public OTW 2024-2028.pdf \(wallonie.be\)](#)

Calculateur mobilité de la RW

Un calculateur au service de la mobilité des personnes a été mis en place par la Wallonie. Cet outil simple a pour objectif d'alimenter une réflexion sur les choix de modes de déplacement de chacun en fonction des impacts climatiques et financiers. Les données utilisées sont adaptées à la région wallonne.

[📄 Calculateur Mobilité des personnes](#)



VU/LU POUR VOUS



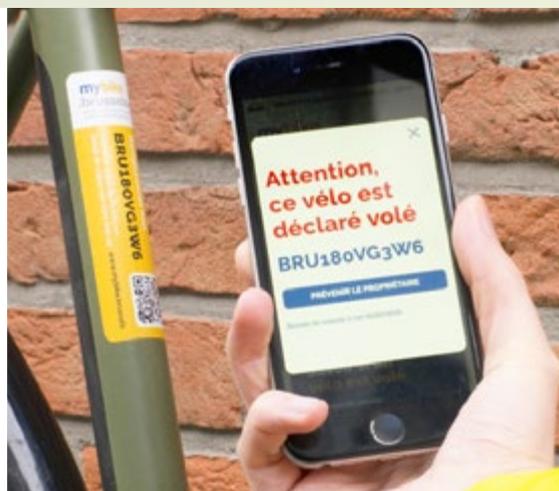
Cyclostrade [nom féminin] : Voie en site propre, réservée aux vélos et engins assimilés

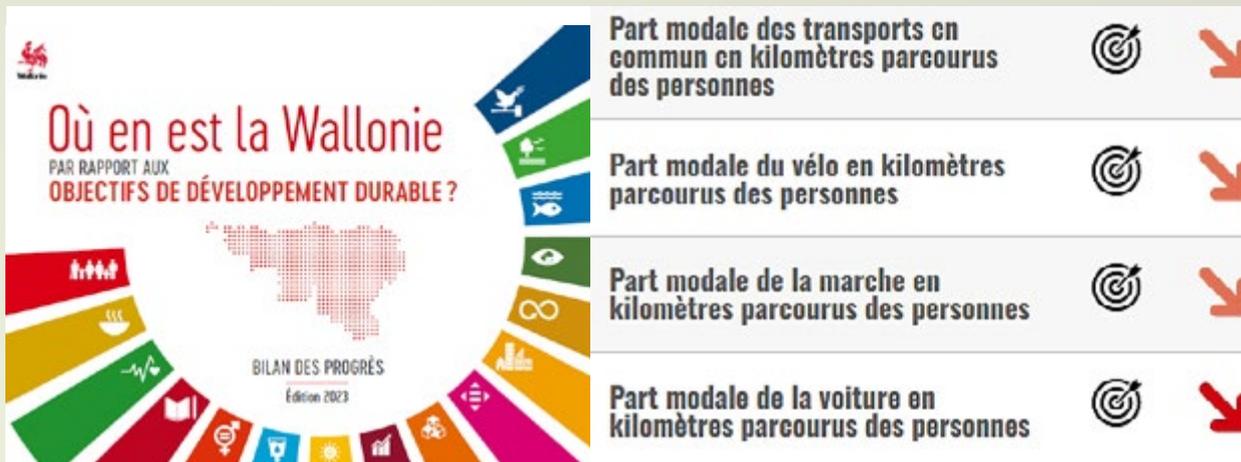
Après « vélotafer » mot lauréat en 2022, il en eut fallu de peu pour que le terme « cyclostrade » soit élu mot de l'année. Comme tous les ans, la RTBF et Le Soir se sont associés pour désigner le mot de l'année. Témoin des changements de mentalités, le terme cyclostrade était parmi la shortlist des 10 mots présélectionnés par le jury. Finalement le mot de l'année est... « Bombe climatique ». Puisque le climat est bel et bien une préoccupation majeure, fort à parier que les cyclostrades auront leur rôle à jouer !

Vélo, lute contre le vol

Le 22 février dernier avait lieu le webinaire de présentation aux communes de la plateforme d'enregistrement des vélos Mybike. Si vous n'avez pas pu y participer et désirez connaître les modalités de fonctionnement de la plateforme et la façon dont les communes peuvent la promouvoir au niveau local, un enregistrement vidéo existe, de même qu'une présentation PDF. Le lancement effectif de la plateforme est prévue la semaine du 22 avril 24..

 [Webinaire mybike \(youtube\)](#)
[Présentation aux communes \(mobilité.wallonie.be\)](#)





Où en est la wallonie par rapport aux Objectifs de Développement Durable (ODD) ?

En 2015, les 193 États membres de l'ONU ont adopté le programme de développement durable à l'horizon 2030, intitulé le Programme 2030, comprenant les 17 Objectifs de développement durable (ODD). La Belgique a présenté son bilan, appelé « Examen national volontaire », à New-York le 18 juillet 2023. Qu'en est-il plus spécifiquement de la Wallonie ?

La Direction du Développement durable du Secrétariat général du Service public de Wallonie (SPW) et l'Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique (IWEPS), en collaboration avec d'autres services du SPW ont réalisé le bilan entre mars et novembre 2023 par objectif.

[📡 Objectifs de développement durable – Wallonie
Broadcast - IWEPS \(épisode #8\)](#)

Du neuf sur le géoportail wallon

Le catalogue du Géoportail de la Wallonie s'agrandit avec l'ajout de données géographiques axées sur la mobilité !

MobiPôles et MobiPoints préconisés par la stratégie régionale wallonne.

- Réseau Express TEC
- Arrêts de bus du réseau TEC équipés de stationnement/box vélo
- Réseau ferroviaire en Wallonie

D'autres données, toujours liées à la mobilité ont fait l'objet d'une mise à jour :

- Voies de bus du réseau TEC en Wallonie
- Aménagements routiers et autoroutiers

Explorez dès maintenant ces nouvelles données sur le Géoportail de la Wallonie : [Catalogue du Géoportail de Wallonie](#)





COLOPHON

 Editeur :

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

Mobilité et Infrastructures

Boulevard du Nord 8, 5000 Namur

<http://mobilite.wallonie.be>

Téléphone vert : 1718 (informations générales) – 1719 (allgemeine auskünfte)

Éditeur responsable : Ir Etienne WILLAME

ISSN : 2033-4680 (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 : Gare de Charleroi. Source : territoire.charleroi-metropole.be