

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

Editorial – le **Réseau des Conseillers en mobilité**

Environnement – **Bilan carbone du transport**

Événement – **Conférence Velo-city**, source d'inspiration pour les communes

En chiffres – **Enquête mobilité 2024** auprès d'un panel de citoyens

Plan de Déplacement d'Administration – **Leasing vélo** à la commune de Léglise

Intermodalité – **Concevoir les Mobipôles et Mobipoints ?**

Présentation d'un outil de mise en oeuvre

Mobilité scolaire – **Les rues scolaires à Hasselt**

Lu/Vu pour vous

D'ici et d'ailleurs





ENVIRONNEMENT

Bilan carbone du transport

La mobilité est souvent pointée comme le seul secteur qui ne parvient pas à progresser. Alors que ses comparses du bâtiment, de l'agriculture et de l'industrie réduisent leur impact carbone, la mobilité serait le mauvais élève de la classe¹. Il est temps de « changer de braquet », d'accélérer le report modal... Toutes les formules invitent à une transition, mais elles ressemblent parfois à des incantations face aux chiffres implacables du CO₂. Pour mieux comprendre et guider l'action, c'est inspiré par la thèse de Aurélien Bigo relative à la question du transport face au défi de la transition énergétique², que nous envisageons la mobilité comme un système à 5 facettes : la demande (km parcourus), du report modal, du taux de remplissage, de l'efficacité énergétique des véhicules et de l'intensité carbone de l'énergie.

¹ <https://climat.be/en-belgique/climat-et-emissions/emissions-des-gaz-a-effet-de-serre/emissions-par-secteur>

² La partie dédiée aux rôles respectifs des 5 variables résume un volet de la thèse d'Aurélien Bigo, un point de départ à la transposition des leviers à l'échelle locale explorés ensuite.

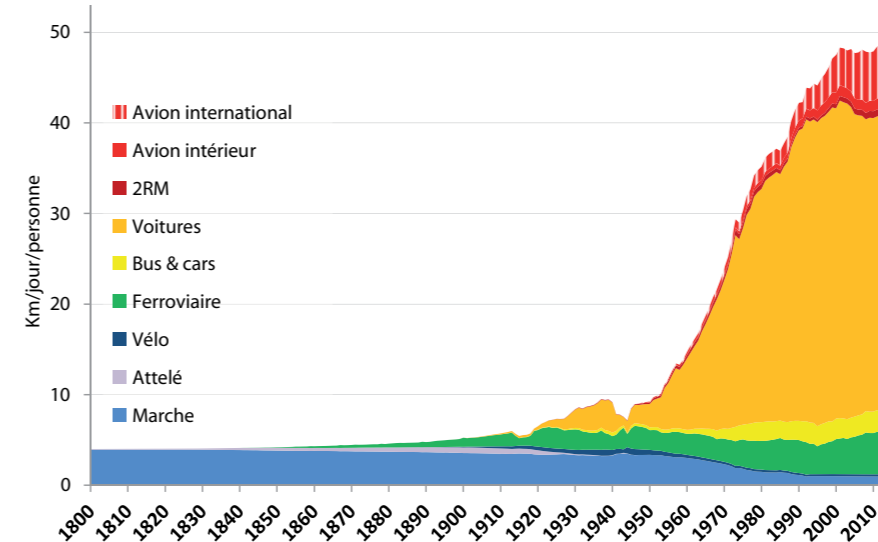
Une histoire de vitesse

L'histoire des mobilités est celle d'une explosion des distances parcourues, principalement par des modes gourmands en énergies fossiles, qui ont façonné nos territoires, notre économie et nos modes de vie.

Pour comprendre cette histoire, il faut puiser dans les mutations de notre économie, mais aussi dans celles de la vitesse des déplacements. Dans le graphique ci-dessus, on voit que la vitesse moyenne des déplacements a fortement augmenté depuis les années 60. Mais plutôt que de nous faire gagner du temps, ce sont les distances qui ont augmenté ! C'est la constante de Marchetti : l'humain se déplace environ 1 h par jour, depuis le néolithique. La vitesse moyenne des déplacements ayant elle fortement augmenté, elle a porté à la hausse les distances parcourues par personne, dans ce contexte de temps de transport d'environ 1 h/jour/pers. Dans le même temps, les émissions moyennes par km ont peu baissé, expliquant le lien entre demande et émissions.

La hausse de la vitesse, portée par un report de la marche vers la voiture, plafonne au début des années 2000, sous l'effet de la saturation du parc automobile et du prix des carburants. La fin de l'accélération des mobilités ?

En tout cas, le plafonnement des distances par personne est observable, ainsi qu'une légère baisse des émissions par personne, car depuis 25 ans, les émissions par km diminuent. Insuffisant, biaisé par l'absence du fret et l'aviation internationale dans les chiffres... tout est bon pour tempérer ce (maigre) progrès. Or, ce signal n'est pas anodin. Il illustre des mutations profondes, masquées par le prisme d'une vision globale.



Estimation du nombre de kilomètres par jour et par personne en France, 1800-2017. Schéma à partir de nombreuses données compilées, en particulier CGDD, SNCF, DGAC, Orselli, Grüber, Papon ; incertitudes importantes plus les périodes sont éloignées ; 2RM = deux-roues motorisés ; Voitures comprend aussi les véhicules utilitaires légers. Source : Aurélien Bigo

EDITORIAL

Le réseau des Conseillers en Mobilité

Profitions de cet édito pour nous poser un instant et revenir sur les dernières évolutions et actualités du Réseau des Conseillers en mobilité.

Après le départ à la retraite de notre collègue Bernadette GANY en 2022, dont la relève est assurée depuis lors par Sophie LAMBERT, le réseau Cem a également vu en 2023 le départ de Pauline CAXTON vers d'autres horizons professionnels.

Nous leur souhaitons à chacune le meilleur dans leurs nouvelles orientations !

L'année 2024 marque à présent le renouveau pour le réseau Cem, puisque nous avons le plaisir d'accueillir Marie-Charlotte ALVAREZ, en charge de la communication. Nous lui souhaitons la bienvenue !

Comme nous vous l'indiquions dans le précédent CeMaphore, l'année 2024 sonne également les 25 ans du réseau Cem.

L'équipe a souhaité marquer le coup en relançant la tenue du colloque des Conseillers en mobilité, activité qui avait été interrompue lors la crise du covid.

Il se tiendra le 28 novembre à la Bourse de Namur (à vos agendas !) et sera, comme toujours, un moment propice aux échanges entre conseillers en mobilité.

Nous aurons l'occasion de remettre le certificat aux derniers lauréats de la formation Cem.

Une large page sera consacrée au partage de pratiques du métier de Conseillers en Mobilité au quotidien.

Nous proposerons également un retour sur le workshop du 3 juin dernier (prise de recul sur nos pratiques de conseillers en mobilité) qui s'est tenu à Bouge.

Cet évènement a réuni une soixantaine de Conseillers en mobilité et experts régionaux autour d'ateliers géographiques et thématiques.

Les différents échanges et conclusions nourriront le contenu du colloque, de même que les orientations des prochaines thématiques de formation du réseau.

Au plaisir de vous y croiser nombreux !

L'équipe de la rédaction du CeMaphore

Rôles respectifs des 5 variables

Le graphique ci-dessous nous montre le rôle de chaque paramètre dans l'évolution des émissions de CO₂. Nous voyons que c'est la **demande en déplacement qui tire les émissions vers le haut**, elle-même due à des distances parcourues importantes et dans une moindre mesure la progression démographique. Son impact est net, tandis que l'effet du report modal est quasi nul. Les taux de remplissage sont faibles. Quant aux progrès technologiques des véhicules ou des carburants, « ils n'ont encore jamais permis d'infléchir les émissions, et enrayent avec grande peine leur hausse. » formulait Cyril Frayssinet dans un article dédié au même thème. En d'autres termes, l'aérodynamisme et les progrès moteurs ont été neutralisés par des véhicules toujours plus lourds.

Comment travailler sur ces 5 leviers à l'échelle locale ?

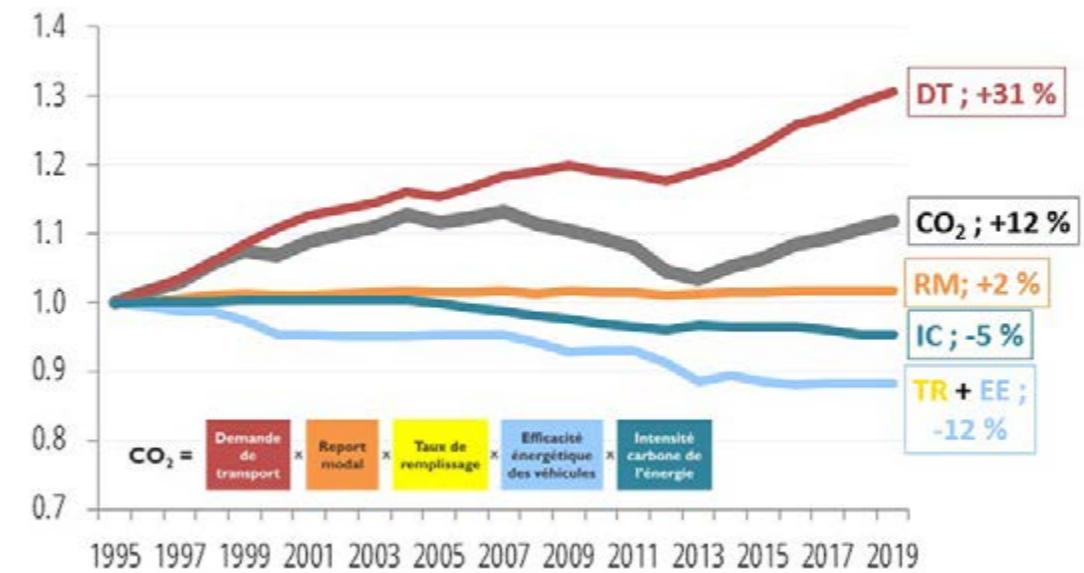
Les 5 variables permettent d'appréhender des phénomènes sociétaux, l'arrivée d'une nouvelle solution ou encore de guider l'action. Prenons une commune, par exemple. Sa stratégie pourra s'articuler autour de ces 5 leviers.

Plus encore, le raisonnement devient une clé pour sortir des sentiers battus dans l'analyse de solutions. Ainsi, la trottinette électrique et le vélo sont parfois pointés comme inefficaces pour diminuer l'usage de la voiture (une part des usagers viennent des transports publics). N'ont-ils pas un effet positif sur la qualité urbaine (nuisances sonores, liberté de mouvement, ville des courtes distances, etc.) et donc potentiellement sur la demande ? Ont-ils un rôle de désaturer les transports publics dans les « last miles », apportant une bouffée d'oxygène nécessaire au report modal ? Les effets rebonds et les interactions ne sont pas négligeables, une invitation à une lecture dynamique de cette grille de lecture est ici lancée.



LEVIERS	OBJECTIFS	EXEMPLES D' ACTIONS COMMUNALES
La demande	Limiter les kilomètres parcourus	<ul style="list-style-type: none"> localiser aux mieux les activités encourager le télétravail des agents
La répartition modale	Inciter le report modal	<ul style="list-style-type: none"> contraindre le stationnement automobile (ex : réservation nécessaire du parking de l'administration) gérer le stationnement en voirie augmenter l'attractivité de modes durables (indemnités kilométrique vélo), faciliter l'usage de la marche et du vélo aménager une rue scolaire permet d'accompagner les enfants à gagner en autonomie et à sortir de la logique "génération banquette arrière"
Le taux de remplissage	Améliorer ce taux pour tous les modes	<ul style="list-style-type: none"> inciter le covoiturage participer au redéploiement de l'offre TC en fonction des centralités et de la composante sociale des choix stratégiques
L'efficacité énergétique	Améliorer l'efficacité énergétique	<ul style="list-style-type: none"> disposer d'une flotte de véhicule performante mettre en œuvre des mesures de sobriété sur les routes par la baisse des vitesses autorisées et pratiquées
L'intensité carbone de l'énergie	Maximiser les bénéfices	<ul style="list-style-type: none"> assurer un approvisionnement en électricité bas carbone orienter l'électrification des véhicules de l'administration vers une flotte légère (vélos, voitures légères, modes intermédiaires) inciter les projets de logistique durable

Les cinq leviers clés pour décarboner les transports, utilisés dans la décomposition des émissions. Source : Aurélien BIGO



Décomposition de l'évolution des émissions de CO₂ du transport de voyageurs de l'UE, de 1995 à 2019. Source : Aurélien Bigo

Le prisme du CO₂ à l'échelle locale

Il est évident que toute amélioration à l'échelle locale est soit diluée dans la moyenne régionale, soit négligée dans l'évaluation globale du bilan carbone. Il faut parfois changer de lunettes pour observer des tendances positives. D'ailleurs, les collectivités, en Belgique ou ailleurs, utilisent **quasi exclusivement l'indicateur de la part modale en nombre de déplacement**, bien plus flatteuse que les passagers/kilomètre/mode, pour illustrer l'avancement de leur politique de mobilité. Il ne faut pas s'y méprendre : **la plupart des actions ont des effets limités sur le plan du carbone, mais incroyables pour la qualité de l'air, l'inclusion et les liens sociaux**. Ces derniers ont un effet (difficilement mesurable) sur la 'qualité de séjour' de l'espace public, elle-même impactante sur le report vers les modes actifs... Par exemple, une rue scolaire, puisque jouant sur le last mile, aura un impact limité sur le bilan carbone, mais déterminant pour le développement des enfants... et peut favoriser des aménagements plus résilients (gestion des eaux, etc.). Ainsi, le prisme du carbone ne doit pas nous faire voir le verre à moitié vide dans les actions locales. La littérature et les expériences convergent vers un point : la transition implique des mesures à toutes les échelles.

En savoir plus : Scénarios de prospectives : quels potentiels des 5 leviers de décarbonation des transports d'ici 2050 ? – Chaire Energie et Prospérité (chaire-energy-prosperity.org) – Aurélien Bigo, novembre 2020. Les figures de cet article sont issues de cette étude



Q Velo-city 2024. Source : LinkedIn Velo-City

ÉVÉNEMENT

Conférence Velo-city, source d'inspiration pour les communes

La conférence Velo-city, un événement annuel majeur de portée internationale dans le domaine de la mobilité cyclable, s'est tenue cette année en Belgique, à Gand, du 10 au 13 juin. Ce rassemblement attire des experts de la mobilité et de l'aménagement, des élus ou encore des start-ups du secteur de la mobilité de tous horizons. Elle met en avant les avancées les plus récentes en matière de politique et d'aménagement cyclable. Pour les communes wallonnes, participer à cette conférence représente une occasion unique de s'informer, d'apprendre et de s'inspirer pour développer des politiques locales favorisant une mobilité plus durable. De plus, l'Union des Villes et Communes de Wallonie, soutenue

par la Région wallonne, proposait cette année de prendre en charge les droits d'accès pour les villes et communes wallonnes pour la participation à la conférence, moyennant un engagement à disséminer les résultats au niveau local.

La construction et l'amélioration des infrastructures cyclables sont au cœur des préoccupations des communes qui souhaitent promouvoir la mobilité active. Velo-city a mis en lumière plusieurs projets exemplaires, présentant des solutions innovantes et durables dans des grandes villes mais également de plus petites communes. À titre d'exemple, la commune d'Épinal (32 000 habitants) a présenté son système de vélo partagé et, lors d'un atelier collaboratif, a invité les participants à les aider à comprendre les raisons de son succès, n'ayant pas suffisamment de recul pour l'analyser eux-mêmes.

Des visites techniques pour découvrir des réalisations concrètes

Velo-city a également été l'occasion de prendre part à des visites techniques sur le terrain, à Gand et aux alentours, mettant en lumière des infrastructures exemplaires ou inspirantes comme celles de rues scolaires, de parkings vélo ou encore de cyclostrades¹.

Velo-city offre également une plateforme de réflexions stratégiques pour les décideurs locaux. Les communes peuvent s'inspirer des politiques mises en œuvre ailleurs pour développer des stratégies de mobilité adaptées à leur contexte spécifique :

- **Incitations et Subventions** : découvrir comment d'autres collectivités incitent les habitants à utiliser le vélo par le biais de subventions, de programmes de location à prix réduit, ou de primes à l'achat.
- **Sensibilisation et Éducation** : mettre en place des campagnes de sensibilisation pour promouvoir les bienfaits de la mobilité active et encourager les bonnes pratiques de sécurité.
- **Partenariats Public-Privé** : explorer les possibilités de partenariats avec des entreprises privées pour développer des infrastructures et des services innovants.

La gestion des données cyclables : un outil puissant pour l'optimisation des politiques cyclables

Un des thèmes traités cette année à Velo-city a été la gestion des données cyclables. Grâce aux dernières technologies, il est désormais possible de collecter et d'analyser des données précises sur les flux cyclistes, les comportements des usagers et les zones à fort potentiel de développement². Pour les communes, cela signifie :

- **Optimisation des infrastructures** : en comprenant mieux où et quand les cyclistes circulent, il est possible de planifier des infrastructures plus efficaces et mieux adaptées aux besoins réels des usagers.
- **Amélioration de la sécurité** : l'analyse des données permet de repérer les points noirs en termes de sécurité et de prendre des mesures pour les corriger, réduisant ainsi le risque d'accidents.

¹ Retrouvez toutes les visites techniques organisées via le lien suivant : <https://www.velo-city-conference.com/en/programme/technical-visits/>

² Pour plus d'informations sur les origines / destinations les plus populaires, sur l'outil Strava Metro. Source : <https://metro.strava.com>

- **Promotion de la mobilité active** : les données permettent également de mieux cibler les campagnes de promotion de l'usage du vélo, en identifiant les zones où des efforts de sensibilisation sont nécessaires.

Un panel de discussion a notamment exploré comment les données peuvent guider les décisions en matière d'infrastructures et de sécurité. Des cas pratiques comme celui de la collaboration entre l'entreprise Strava Metro et la Ville de Paris ont notamment été présentés³.

Un événement convivial et inspirant

Au-delà des aspects techniques et stratégiques, Velo-city est aussi un événement convivial et inspirant. La bike parade (que l'on peut apparenter au mouvement « masse critique ») qui a eu lieu dans les rues (et même un tronçon d'autoroute) de Gand cette année, est un excellent exemple de la manière dont l'événement combine plaisir et partage de pratiques.

Velo-city offre aux participants une opportunité d'acquérir des connaissances, de nouer des contacts avec des personnes investies dans la mobilité durable. Participer à ce type d'événement permet de découvrir des idées et les innovations lors de conférences, de quoi alimenter les boîtes-à-outils et étoffer les plans d'actions des collectivités.

En travaillant ensemble et en partageant nos expériences, nous pouvons transformer nos villes et nos villages en espaces plus agréables à vivre, tout en répondant aux défis environnementaux et sociaux de notre époque.

A vos agendas, la prochaine édition de Velo-city se tiendra du 10 au 13 juin 2025 à Gdansk (Pologne)

En savoir plus :
<https://www.velo-city-conference.com/>
<https://www.uvcw.be/mobilite/actus/art-8675>
<https://www.linkedin.com/showcase/velo-city-conference/posts/?feedView=all>

³ Si la présentation n'a pas été diffusée, cet article aborde la thématique – <https://www.01net.com/actualites/strava-metro-le-service-qui-aide-la-ville-de-paris-a-comprendre-les-flux-cyclistes-2050051.html>

Gand, c'est déjà une jolie ville où rouler à vélo fait sens. Les exemples sont à tous les coins de rue...

Vélo-City, c'est un concentré de bonnes idées en quelques jours.

J'ai été émue en écoutant les témoignages des utilisateurs du "Bike-Taxi", un taxi-vélo pour les moins mobiles où 3 €/course permettent de se sentir "au cœur de la communauté cycliste". Une généreuse idée qui a déjà germé à Gembloux avec l'achat d'un rickshaw destiné aux personnes du home du CPAS. Cet exemple gantois permet d'envisager d'autres scénarios gagnants. J'ai été émerveillée lors d'un atelier "pilotage des obstacles" en écoutant les réponses réfléchies, objectivées, scénarisées de la gestion de gros ronds-points dans différentes villes telles que Copenhague, Amsterdam... Cela m'a convaincue que - quoi qu'on en dise - faire transiter les cyclistes en sécurité par le rond-point des 3 clés à Gembloux redevenait possible !

J'ai adoré l'atelier des "anti-scénarios" où de manière humble et amusante, la ville d'Utrecht a (in fine) réussi à motiver ses cyclistes à utiliser un énorme parking vélos qui restait désespérément vide. Beaucoup d'autodérision qui permet de se remettre en question et de décadrer les problèmes pour trouver des solutions. J'ai admiré le calme olympien du responsable de la mobilité des JO de Paris qui a détaillé comment ils allaient accueillir et sécuriser des milliers d'usagers. Respect ! Un truc de "ouf" qui relativise directement l'organisation des 3 jours de la braderie de notre ville.

Lors du workshop "les seniors en selle", j'ai été convaincue par la nécessité de proposer des formations spécifiques pour nos gembloutois plus âgés afin qu'ils puissent (ré)utiliser leurs deux roues. Nous formons chaque année 300 enfants de 5ème primaire au brevet du vélo. Il est urgent de penser à nos aînés, en cohérence avec le label "Ville amie des aînés" que nous sollicitons.

Vélo-City c'est aussi les échanges informels avec des compatriotes belges sur la gestion du stationnement, l'aménagement lumineux de parties de Ravel... C'est s'enthousiasmer devant les nouvelles technologies et infrastructures visibles dans les stands qui nous ouvrent l'esprit vers des possibles.

Une enrichissante expérience à conseiller sans modération.

☑ Natalie Slegers, CeM à Gembloux

Une participation particulièrement enrichissante...

La participation de la Ville de Mons au congrès Velo-City a été particulièrement enrichissante. Les échanges avec les représentants du SPW Mobilité, d'AKT for Wallonia (l'alliance entre l'Union Wallonne des Entreprises et les 5 Chambres de Commerce et d'Industrie wallonnes) et des autres communes, qu'elles soient wallonnes ou flamandes, ont permis d'aborder divers projets en cours ou à venir, tout en bénéficiant de retours d'expérience et en s'inspirant des initiatives déjà mises en œuvre ailleurs en Belgique.

Les présentations, très inspirantes, ont démontré qu'il est possible de réaliser des aménagements cyclables de qualité même avec des budgets limités. Les visites de terrain à Gand ont mis en lumière l'excellence des infrastructures cyclables en Flandre, offrant ainsi de précieuses références pour nos propres projets. Un aspect particulièrement intéressant pour la Ville de Mons a été la rencontre avec plusieurs exploitants de vélos partagés, ce qui nous permet d'avancer sur notre projet communal de vélos en free-floating.

Il ne fait aucun doute que la participation au congrès Velo-City aura un impact concret et positif sur la politique cyclable que la Ville de Mons développe actuellement !

☑ Guillaume Wayembergh, CeM à Mons



Source : Adobe Stock



EN CHIFFRES

Enquête mobilité 2024 auprès d'un panel de citoyens

Le Service Public de Wallonie - Mobilité Infrastructures (SPW-MI) joue un rôle central dans la mise en place et le suivi des politiques de mobilité en Wallonie. Sa mission consiste notamment à évaluer la progression vers la réalisation des objectifs définis dans la Stratégie Régionale de Mobilité (SRM). Pour y parvenir, il est crucial de comprendre les habitudes de déplacement de la population wallonne et leur évolution.

Au printemps dernier, le SPW Mobilité Infrastructures a lancé une nouvelle enquête sur la mobilité des wallons. L'objectif était de collecter des données récentes afin de mieux appréhender les (nouvelles) habitudes de déplacement de la population wallonne.

Ce n'est pas la première fois qu'une enquête est réalisée en Wallonie. Les deux dernières décennies ont ainsi vu se succéder **MOBEL**, **BELDAM**, **MONITOR** et, plus récemment en 2017, l'enquête **MOBWAL**.

La particularité de cette nouvelle enquête - dont l'acronyme n'a pas encore été choisi - est de s'affranchir des modes de collecte habituels de type « enquête ménage », souvent lourds et coûteux, pour adopter la technique du « panel », bien éprouvée dans le domaine du marketing et des sondages d'opinions. La principale différence réside dans la constitution de l'échantillon qui se fait sur une base volontaire et non sur la base d'une sélection aléatoire au sein de la population.

Comment les données ont-elles été récoltées ?

L'enquête (de type panel) a entièrement été réalisée par un institut de sondage (iVOX) suivant une méthodologie et un questionnaire défini avec le SPW MI.

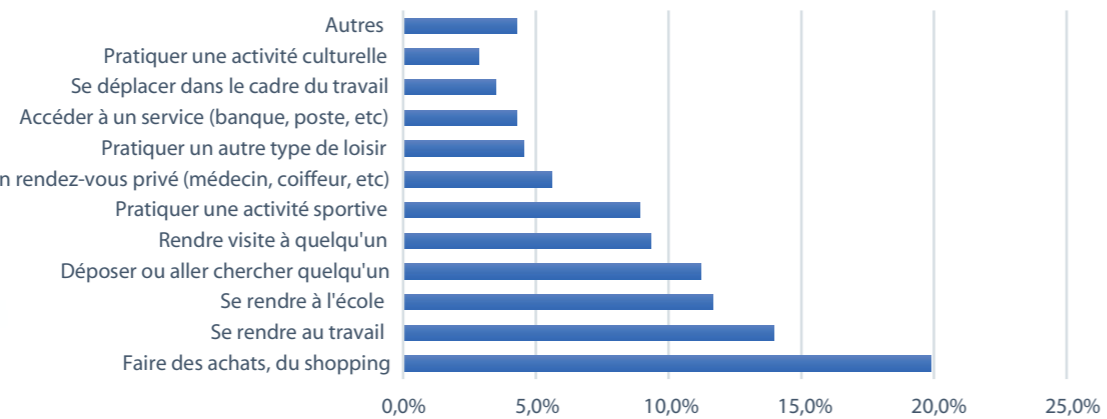
Un échantillon de 2 000 wallons majeurs a été interrogé. Il a été complété par un second échantillon de 1 000 parents, visant ainsi à également appréhender les déplacements des enfants (ceux-ci ne pouvant légalement pas être interrogé directement). Ces deux échantillons sont représentatifs de la population wallonne sur base du genre, de l'âge, du niveau d'éducation et du milieu de vie (urbain, péri-urbain, rural).

Lors de cette enquête, les répondants ont dû renseigner le détail de l'ensemble de leurs déplacements au cours d'une journée entière ; les renseignements récoltés concernant :

- l'identification des déplacements réalisés par le biais des motifs de ces mêmes déplacements ;
- la recombinaison de(s) la chaîne(s) des déplacements en tenant compte des départs et des retours à la maison ;
- l'identification des moyens de transport successivement utilisés pour un nombre déterminé de déplacements/motifs ;
- l'estimation des distances parcourues ;
- l'identification du nombre d'occupants dans les véhicules pour les usagers « voiture » et de diverses variables de type « accès/possession/abonnement ».

L'enquête a débuté le 15 mars 2024 et s'est étalée sur deux semaines. Le contexte de mobilité analysé est donc uniquement un contexte de période scolaire.





Part des différents motifs de déplacement (sans les retours "à la maison")
 Source des données utilisées : enquête par panel du SPW MI menée auprès de 2.000 adultes et 1.000 enfants wallons durant 2 semaines en mars 2024

Quels sont les avantages d'une enquête par panel ?

L'enquête par panel offre divers avantages par rapport à une enquête ménage classique, notamment un délai d'exécution beaucoup plus rapide, un taux de participation plus élevé et un coût nettement moins élevé.

À contrario, l'enquête par panel (en ligne) ne permet pas d'estimer l'erreur d'échantillonnage. Elle est donc statistiquement moins robuste. Elle est également soumise à ce qu'on appelle un « effet de panel », les panélistes devenant au fil du temps mieux préparés à répondre à des enquêtes ce qui peut biaiser les résultats.

Comme l'objectif est plutôt de se concentrer sur des tendances (sur une période plus ou moins longue), à l'échelle de la Région et pour quelques grands indicateurs, l'enquête par panel constitue un bon compromis.

Quels sont les premiers résultats ?

1. Le mode le plus souvent utilisé par les wallons reste la voiture personnelle. Elle représente à elle seule 55% des déplacements.
2. À chaque déplacement décrit par les participants à l'enquête est associé un motif unique. Les activités liées aux courses et services constituent les motifs de déplacement les plus fréquents. Les déplacements domicile-travail et domicile-école ne représentent plus, ensemble, qu'un quart du total.
3. La distance moyenne de déplacement est de 13,8 km. Elle est évidemment très variable d'un mode de transport à l'autre.
4. 15% des wallons interrogés indiquent qu'ils n'ont pas effectué de déplacement (la veille). Ce pourcentage dépasse les 25% chez les plus de 55 ans.

DISTANCE (EN KM)	MARCHE	VÉLO / TROT-TINETTE	BUS / TRAM / MÉTRO / AUTOCARS	TRAIN	VOITURE	AUTRES
moyenne	3.3	10.1	11.7	30.9	17.9	17.0
médiane*	1.7	4.7	5.8	15.8	9.3	3.4

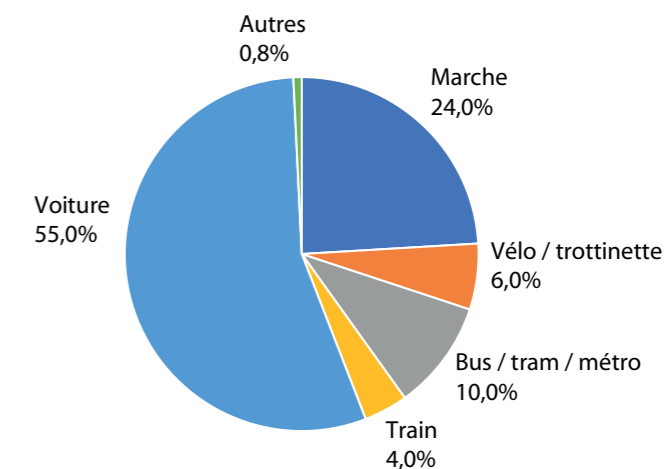
* La moyenne est influencée par les valeurs extrêmes. La médiane donne une idée de la valeur centrale des données (càd le point milieu de la distribution des données) en ignorant les valeurs extrêmes. La médiane donne donc une meilleure idée de la valeur «typique» ou «centrale» dans un ensemble de données

Et pour la suite ?

Beaucoup d'autres éléments viendront enrichir, dans les semaines à venir, l'analyse des résultats de cette enquête. Vous en retrouverez certains dans les prochaines CeMaphores.

Par ailleurs, cette enquête a pour vocation d'être répétée annuellement. Concrètement, il s'agira de réutiliser le même questionnaire, de mobiliser un échantillon similaire et d'effectuer les mêmes corrections pour permettre, au-delà de l'établissement d'une situation à un moment donné, la mise en évidence des tendances à l'œuvre.

En savoir plus : l'enquête par panel a été réalisée dans le cadre du projet de tableau de bord de la mobilité, ce dernier sera bientôt disponible via le portail wallon de la mobilité. Les données collectées sont nombreuses et toujours en cours d'analyse au regard notamment des besoins opérationnels du département.



Parts modales (en nombre de déplacements).
 Source des données utilisées : enquête par panel du SPW MI menée auprès de 2.000 adultes et 1.000 enfants wallons durant 2 semaines en mars 2024



Source : instagram



PLAN DE DÉPLACEMENT D'ADMINISTRATION

Leasing vélo à la commune de Léglise

Se rendre au travail à vélo dans une petite commune rurale est une pratique de plus en plus courante à Léglise. Parfois, l'investissement financier peut constituer un frein à cette pratique. Pour encourager la mobilité active des agents domicile-travail de ses employés, la commune propose désormais à ses agents un leasing vélo. Depuis le printemps 2024, ce système de location avec option d'achat est opérationnel pour la première fois dans une administration publique en Wallonie. Nous vous proposons un coup de projecteur sur cette initiative innovante développée par cette petite commune ingénieuse.

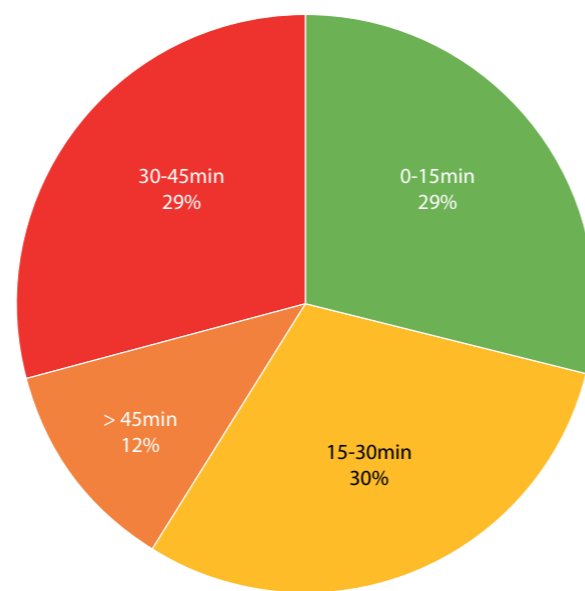
Avant de lancer l'initiative en 2022, la commune rurale de Léglise, avec ses 5 575 habitants, avait déjà mis en place plusieurs mesures pour encourager les déplacements domicile-travail de ses employés par modes actifs : indemnité kilométrique avec indexation automatique, tests de vélos électriques pendant un mois, installation de douches, vestiaires et casiers individuels, ainsi qu'un inventaire des chemins et sentiers communaux. De plus, la commune prenait en charge une demi-heure pour chaque heure de sport réalisée pendant le travail. Une étude avait également montré qu'une quinzaine d'employés utilisaient déjà leur vélo pour aller travailler. La dynamique était donc déjà en place.

L'idée du leasing de vélos vise à encourager encore plus cette pratique, sans coût supplémentaire pour la commune. Un article budgétaire à somme nulle a été créé, où les dépenses et les recettes s'équilibrent : la commune paie le leasing chaque mois, mais récupère le montant investi sur l'allocation de fin d'année des employés, explique Julien Schockmel, le coordinateur POLLEC de la commune. Les employés béné-

ficiant ainsi d'une réduction de 30 à 50% sur l'acquisition du vélo, en fonction de leur salaire et de leur allocation de fin d'année. L'entretien des vélos est assuré par le vélociste. Après trois ans de leasing, les employés sont libres de décider de racheter ou pas le vélo.

Peu à peu l'initiative fait des émules, quelques communes voisines ont lancé le processus dans le but d'adopter la démarche. Si vous êtes amenés à travailler sur des avantages liés à la mobilité et souhaitez encourager les agents à utiliser des modes de déplacement actifs, le projet « Tous Vélo Actifs ! » du SPW-MI a préparé un dossier pour vous aider à démarrer : il contient une vidéo explicative, des exemples de cahiers des charges et de règlements de « bike policy » pour vous aider à concrétiser le projet sur votre territoire.

En savoir plus : « Le leasing vélo pour les pouvoirs publics locaux », veloactif.be



Analyse du potentiel cyclable des 136 agents communaux. Source : Commune de l'Eglise

Etapes de mise en œuvre du projet de Léglise

- juin-22 Demande de la hiérarchie (Directeur Général) au coordinateur POLLEC d'analyse de la faisabilité du projet
- juil-22 Analyse du cadre réglementaire et interpellations SPF / ONSS / UVCW / UWE et de vélocistes locaux
- mai-23 Parution d'un article de l'UVCW qui met en évidence que rien ne s'oppose à la mise en place du dispositif en Wallonie
- juin-23 Accord de principe du Collège communal pour mettre en place le leasing vélo et effectuer les démarches nécessaires
- nov-23 Lancement de la procédure interne
- nov-23 Concertation avec les syndicats
- déc-23 Modification des statuts administratif et pécuniaire des agents par le Conseil communal
- Nov-24 Définition de critères techniques et lancement de la procédure de marché public destinée à choisir le prestataire de leasing. L'estimation interne du budget était de 27000 € (sur base de 5 leasing pour 3 ans).
- févr-24 Choix du prestataire
- mars-24 Approbation du règlement du leasing vélo par le Collège communal (et information du Conseil communal). Ce règlement, aussi appelé « bike policy », formalise les conditions d'usage du vélo (fréquence d'utilisation du vélo pour venir au travail, port du casque, valeur maximale du vélo, etc.). Des modèles ont été mis à disposition par le « leasur » et proposé en test aux agents.
- avr-24 Mise en œuvre du projet avec ouverture de la plateforme gérée par l'opérateur de leasing. Cette plateforme permet de réaliser une simulation afin de définir l'impact financier subi par l'agent.
- mai-24 Communication du dispositif vers les services
- mai-24 Accord des agents désireux de disposer d'un vélo en leasing et rédaction d'avenants aux contrats de travail des agents concernés
- juin-24 Commande des vélos selon les instructions du « leasur » sur la manière de procéder relative à la commande et la réception des vélos
- juin-24 Introduction d'une modification budgétaire du budget ordinaire de la commune par le service RH, compte tenu du succès de l'opération (le budget estimé couvrait l'achat de 5 vélos)
- juin-24 Utilisation des 10 premiers vélos pour les déplacements domicile-travail. À noter qu'il n'y a pas eu de modification budgétaire pour augmenter le budget, et compte tenu de l'engouement réel, le budget sera révisé (probablement en 2025)

* Un employeur du secteur public local peut-il mettre en place un leasing vélo en faveur des membres de son personnel ? Le cas échéant, comment ce leasing vélo peut-il être financé ? Mai 2023 – UVCW <https://www.uvcw.be/personnel/vos-questions/art-8205>
CeMaphore n°163 septembre 2024 ■ reseau-cem@spw.wallonie.be

Question à Julien Schockmel, agent en charge du suivi du projet à la commune de Léglise : selon vous, quels sont les facteurs de réussite du projet ?

- Lors de mon arrivée dans la commune en 2022, le terreau était déjà favorable, diverses initiatives existaient en faveur du vélo ;
- La présence de cyclistes de divers services témoignait d'une « culture du vélo » dans l'administration : un ouvrier, un agent de l'office du tourisme, un élu... et surtout un Directeur Général qui a à son actif près de 7 000 km/an de déplacements domicile-travail à vélo ;
- Le travail collectif entre Directeur Général, le service RH et moi-même en tant que coordinateur POLLEC, ainsi qu'une grande proximité entre les agents d'une petite commune où la transversalité s'organise spontanément autour de la machine à café ;
- Le fait que la mesure ne coûte rien à l'administration et est très avantageuse fiscalement pour le travailleur.



Un peu de formalisme

Dans le secteur public, quand on donne une rémunération à un travailleur, il y a des spécificités. Pour assurer le principe d'égalité entre les agents, la rémunération doit être prévue dans un règlement. Il s'agit du statut pécuniaire des travailleurs. C'est le Conseil communal qui a la compétence de ce statut pécuniaire. Avant d'adopter une règle, il faut la négocier avec les syndicats avant d'adopter la mesure par le Conseil communal. Ensuite, le règlement doit faire l'objet d'une validation par la tutelle.

Que dois-je faire en tant qu'employeur public ?

La seule obligation d'intervention financière légale est celle d'intervenir dans les frais de déplacements domicile travail en train (loi du 27/07/1962). Contrairement aux entreprises privées, il n'y a pas d'obligation d'intervenir sur l'indemnité vélo. Il n'y a pas non plus d'obligation de proposer un leasing vélo. Une grande liberté est accordée au secteur. Des recommandations (indicatives donc) se trouvent dans des circulaires. Les seules obligations sont liées à la procédure.

Source : Formation Plan de Déplacement d'Administration, SPW-MI – Novembre 2023

Concevoir les Mobipôles et Mobipoints ? Présentation d'un outil de mise en oeuvre



Mobipôle, exemple type.
Source : SPW – Wallonie Mobilité

Les Mobipôles et les Mobipoints, développés dans le cadre de la stratégie FAST 2030, ne se limitent pas aux infrastructures dédiées au transport, mais offrent des fonctionnalités qui les rendent attractifs et accroissent leur fréquentation. Nous vous présentons ici succinctement un outils de mise en oeuvre à l'attention des gestionnaires de la mobilité au quotidien.

Pour stimuler les déplacements à pied, à vélo, en transport en commun et favoriser l'intermodalité, les Mobipôles et Mobipoints sont aménagés pour faciliter un cheminement vers les transports publics structurants et offrir des services attendus par les usagers dans un cadre agréable et sécurisé. Des fonctionnalités cibles, qui apparaissent comme prioritaires, recommandées, optionnelles ou non-nécessaires selon le type de Mobipôles/Mobipoints, sont listées dans un tableau du SPW avec une indication sur leur éligibilité à l'enveloppe PIMACI.

Fonctionnalités cibles

Pour six types de Mobipôles/Mobipoints classés en fonction de leur fréquentation et de leur liaison (ou non) à un transport public structurant, le tableau présente des fonctionnalités cibles relatives aux mobilités et à la convivialité du site.

Il distingue les mobilités : active piétonne, active cycliste, collective (ferroviaire/routière), partagée (y

compris les transferts de véhicules), et pour chacune présente une liste de fonctionnalités à offrir sur le site d'intermodalité ou à proximité (ex : aménagement PMR, abris avec sièges, parking de covoiturage, ...) en indiquant le niveau de recommandation selon le type de Mobipôle/Mobipoint.

Les fonctionnalités cibles en matière de mobilité sont complétées par une approche relative à la convivialité de l'espace public (ex : plantations, bancs, éclairage intelligent, ...), les services et la logistique (ex : consignes, commerces, ...), la culture et les loisirs (ex : espace d'activités, jeux pour enfants, ...), et la signalétique (ex : écrans d'information, plan de quartier, ...).

Cet outil peut être très utile aux Conseillers en Mobilité qui seraient amenés à créer des Mobipoints/Mobipôles sur leurs territoires en proposant des fonctionnalités adaptées, dont certaines sont éligibles à un droit de tirage PIMACI¹.

En savoir plus : [Typologie Mobipôle Mobipoint PIMACI, securiteque.wallonie.be](https://www.securiteque.wallonie.be)

¹ Les plans d'investissement PIMACI 2022-2024 sont dans leurs phases d'implémentation actuellement (soumission de dossiers encore possible jusqu'à décembre 2024).

Référencement des Mobipôles

Pour rappel, la région wallonne tient à jour un dashboard et une cartographie associée qui liste tous les Mobipôles potentiels. Cette cartographie est accessible en ligne sur [WaiOnMap](https://www.waionmap.be).

Fonctionnalités cibles selon le type de mobipôles/mobipoints en Wallonie		Gares régionales ¹ (+ de 8.000 montées/jour de semaine)	Gares supra-locales ¹ (entre 500 et 8.000 montées) de destination ou mixte (destination et origine)	Gares supra-locales ¹ (entre 500 et 8.000 montées) d'origine	Gares locales ¹ (Express, Tram, BHNS, metro, ...)	Arrêts de Bus sur lignes structurantes (Gares de proximité (moins de 60 montées))	Points non urbains de multimodalité	Points urbains de multimodalité
		MobiPôle XL	MobiPôle L	MobiPôle M	MobiPôle S	MobiPoint XS	MobiPoint XS	MobiPoint XS
Volume estimé en Wallonie		5	20	230	340	-	-	-
MOBILITÉ								
Mobilité active (piétons)								
Sur le site d'intermodalité	Trottoirs et passages piétons larges et sécurisés sur le site et pour l'accès immédiat							2
	Proximité entre modes pour un transfert court et intuitif							2
	Chemins internes présentant un niveau de confort, de sécurité et efficacité renforcé							2
	Aménagements « 100% PMR proof » sur le site							2
	Espaces de séjour permettant d'autres fonctions que la circulation							2
	Signalétique de balisage vers les modes disponibles sur le site et vers les points d'intérêt (POI) aux alentours avec mention de la distance/temps de parcours de marche							7
	Location de matériel pour les PMR (chaises roulantes, tribunes, poussettes, ...)							7
À proximité	Chemins de rabattement continus et présentant un niveau de confort, de sécurité et efficacité renforcé (dans un périmètre de 1,5km)							2
	Continuité du balisage vers les points d'intérêt (POI) et quartiers avoisinants							7
Mobilité active (cyclistes)								
Sur le site d'intermodalité	Proximité entre modes pour un transfert court et intuitif							2
	Vélos partagés (électriques ou non) station-based							5
	Vélos Cargo (électriques ou non) partagés station-based							5
	Parking vélo couvert (rampe d'accès si nécessaire)							5
	Parking vélo sécurisé							5
	Parking vélo gardé							5
	Drop off zone pour vélos en free-floating							5
	Borne de recharge électrique vélo ou casiers avec prises							5
	Réparation vélo : self-service							3
	Réparation vélo : par mécanicien							3
	Information politique cyclable							3
À proximité	Itinéraires cyclables larges et sécurisés sur le site et pour l'accès immédiat							1
	Signalisation et balisage vers les POI aux alentours							7
	Chemins de rabattement continus et présentant un niveau de confort, de sécurité et efficacité renforcé (dans un périmètre de 1,5km) (conforme aux recommandations en vigueur dans la Sécurité routière)							1
Mobilité collective								
Sur le site d'intermodalité	Proximité entre modes pour un transfert court et intuitif							3
	Arrêts bien couverts (météo) de qualité, spacieux, agréables et sécurisés							3
	Arrêts en avancée de trottoir pour permettre la circulation des piétons							3,6
	Abris avec sièges et éclairage nocturne							3,6
	Information réseau et horaire en temps réel (écran digital)							3
	Information réseau et horaire physique (plans lignes, réseau, quartier, services...)							3
	Vente de titres de transport : distributeur							3
	Vente de titres de transport : guichet							7
	Signalisation et balisage vers les quais							3
À proximité	Salle d'attente agréable (chauffée, couverte, ...)							3
	TP en site propre et prioritaire (bande bus, priorité aux feux, ...)							3
Mobilité partagée (et transfert véhicule individuel motorisé vers d'autres modes)								
Sur le site d'intermodalité	Proximité entre modes pour un transfert court et intuitif							4
	Drop-off zone pour scooters partagés							4
	Drop-off zone pour trottinettes partagées							5
	Voitures partagées (électrique ou non) station based							4
	Utilitaires partagés station based							4
	Station de recharge électrique rapide de voiture							4
	Zone dépose minute-minute (kiss&ride) incluant des places d'attente de courte durée d'usagers du transport public, de co-voiturage ou de transport à la demande							4
	Arrêt pour Taxis							4
	Parking de covoiturage							4
	P+R (parking + transport public)							4
À proximité	Limitation des vitesses à proximité (20 à 30km/h)							7
	Balisage depuis les axes routiers aux alentours							7

Prioritaire Souhaitable/Recommandé Optionnel Non nécessaire

Typologie Mobipôle Mobipoint PIMACI. Source : securiteque.wallonie.be



Exemple type



Hasselt, visite de terrain. Source : réseau CeM

MOBILITÉ SCOLAIRE

Les rues scolaires à Hasselt

En juin 2024, une vingtaine de Conseillers en Mobilité de la Wallonie se sont rendus à Hasselt pour une visite technique enrichissante. Cette immersion leur a permis d'obtenir des réponses concrètes à leurs questions en dialoguant directement avec le service mobilité de la ville.

Dans cet article, nous plongeons encore plus loin en explorant comment Hasselt déploie avec succès les rues scolaires sur son territoire.

Petit rappel, une rue scolaire, c'est quoi déjà ?

Une rue ou une zone scolaire garantit une situation sûre et adaptée aux enfants à la porte de l'école avec plus d'espace pour les piétons et les cyclistes. La rue/quartier est fermée à la circulation automobile pendant environ 30 minutes en début et en fin de journée scolaire. La voie publique est alors réservée aux piétons et aux cyclistes.

Des véhicules motorisés peuvent accéder à la rue ou au quartier scolaire ?

Oui : les automobiles qui habitent dans la rue ou dont le garage est situé dans cette rue (pour autant qu'ils soient en possession d'une autorisation d'accès), les véhicules prioritaires, lorsque la nature de leur mission le justifie et les autres véhicules en possession d'une autorisation délivrée par l'autorité communale.

La mobilité scolaire constitue une véritable préoccupation dans les communes comme au sein des écoles proprement dites. Les abords des écoles, pris d'assaut par de nombreux parents cherchant un emplacement au plus près pour charger ou décharger leurs enfants, peuvent générer de l'insécurité routière, du stress et parfois de l'agressivité.

Pour sortir de ce cercle vicieux, les communes flamandes, puis bruxelloises, ont initié des expériences de « rue scolaire ». Ce concept vise la fermeture de la (des) rue(s) d'accès à l'école aux heures d'arrivée et de départ des enfants. Il est entré dans le code de la route fin 2018, légalisant ainsi la mesure. La rue scolaire ne constitue pas une réponse à la sécurisation de tous les abords d'écoles, toutefois, dans certaines situations, elle est susceptible de contribuer à une mobilité plus durable, à d'autres comportements de déplacement, voire, d'améliorer la qualité de l'air au niveau local.

Traitement de 5 écoles par an

Dans sa stratégie de mobilité, la Ville de Hasselt s'est fixé pour objectif la mise en œuvre de 5 nouvelles rues (ou quartiers) scolaires par an. Si chaque environnement scolaire est un peu différent, le principe d'instauration de la rue scolaire reste le même : avant et après le début des cours la rue est fermée à la circulation automobile.

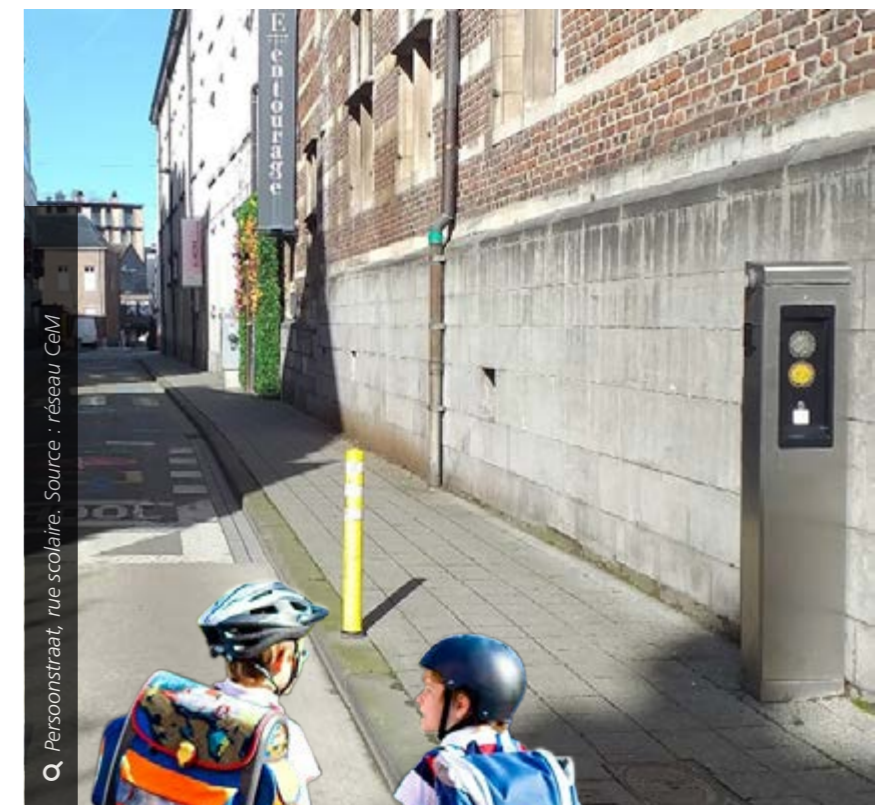
La ville de Hasselt commence toujours par un projet pilote avec une phase test conçue en une fermeture simple avec des barrières Nadar. Des volontaires (parents, enseignants, travailleurs communautaires, etc.) ferment la rue et la surveillent. Après une évaluation positive, la commune matérialise la fermeture physique à l'aide d'une barrière ou d'une borne rétractable.

Mise en œuvre concrète

La Ville de Hasselt dispose de 3 systèmes distincts pour concrétiser ses rues scolaires sur le terrain :

1. La rue est fermée à l'aide d'un, voire deux, potelets rétractables, avec détection automatique des véhicules autorisés à l'aide de caméra ANPR. Ce système escamotable est « enfoncé dans le sol », il prend peu d'espace mais est relativement coûteux. Il s'agit ici de bien réfléchir à l'endroit où le placer afin de ne pas masquer la visibilité.

Exemple : Persoonstraat (en centre-ville) où la rue est fermée de 8h15 à 8h45 et de 15h10 à 15h50. Source : ICEDD



Persoonstraat, rue scolaire. Source : réseau CeM



2. La rue est fermée à l'aide de barrières automatiques qui peuvent être commandées à l'aide d'un badge. Certaines solutions prévoient également une caméra ANPR ou un clavier à code.

Cette solution de barrière levante prend peu de place et est assez pratique. La barrière est suffisamment visible lorsqu'elle est levée, aussi elle permet aux cyclistes de passer en chaussée même lorsque la barrière est abaissée.

Exemple : rue Sint-Amandus (à Stokrooie), fermée de 8h10 à 8h40 et de 15 à 15h30 et le mercredi de 11h55 à 12h25. Source : Ville de Hasselt et GoogleMaps



Sint-Amandus, rue scolaire. Source : Hasselt

3. La rue est fermée à l'aide de barrières Nadar posées puis surveillées par des parents ou des enseignants.

Ce système est le plus simple et le moins onéreux en matière d'infrastructure. Il nécessite toutefois un site d'entreposage des barrières hors de cheminement piétons et, surtout, un gros travail de manutention quotidien. Il est adapté pour les phases de test, mais ne peut être considéré comme une mesure réellement pérenne.



Exemple : Bieststraat (à Rapertingen) fermée de 8h10 à 9h00 et de 15h00 à 15h40 et le mercredi de 12 à 12h40. Source : GoogleMaps - Streetview

À noter que ce principe des rues scolaires n'est pas à confondre avec les abords d'école où la rue est fermée à la circulation de manière permanente à l'aide d'un 'verrou'. Dans ce cas, la rue devient un cul de sac.

En savoir plus :
Après avoir consacré un dossier en 2019 sur « La mobilité scolaire. Quoi de neuf ? », c'est en 2020 que le réseau CeM rédige une CeMatheque dédiée aux rues scolaires. Elle propose un zoom sur l'outil et présente une méthodologie portant sur les différentes étapes de création d'une rue scolaire.
La mobilité à Ville de Hasselt > Schoolstraat/schoolwijk, hasselt.be



Enquête rue scolaire "rue du Général Lemans"

Exemple d'enquête réalisée en cours de mise en œuvre d'une rue scolaire en 2023 à Hasselt
Source : <https://www.hasselt.be/nl/enquete-schoolstraat-generaal-lemansstraat>

Vos coordonnées ?

Prénom : Nom :
Rue : N° : Code postal : Ville :
Email : Téléphone : N° registre national :
(Les données sont traitées de manière anonyme et sont nécessaires pour éliminer les doublons)

Habitez-vous dans le quartier 'Hollands veld' ?

- oui
- non

À quelle distance habitez-vous de l'école 'Tumbler' ?

- Moins de 1 km
- Entre 1 et 3 km
- Entre 3 et 5 km
- Entre 5 et 10 km
- Plus de 10 km

Qui êtes-vous ? (Si vous souhaitez indiquer plusieurs choix, veuillez répondre à l'enquête plusieurs fois)

- Je suis un résident local
- Je suis un commerçant local, un exploitant ou un client d'une entreprise
- Je travaille dans le quartier
- Je suis parent d'un élève de 'Tumbler'
- Je suis un enseignant/employé de l'école du Tumbler
- Je suis parent d'un élève d'une autre école
- Je suis un enseignant ou un membre du personnel d'une autre école

Comment vous ou votre enfant venez-vous le plus souvent à l'école AVANT l'introduction de la rue scolaire ?

- À pied (sans adulte)
- À pied (avec un adulte)
- À vélo (sans adulte)
- À vélo (avec un adulte)
- En voiture (juste devant la porte de l'école)
- En voiture et la fin du trajet à pied
- En transport public (train ou bus)

Comment vous ou votre enfant vous rendez-vous habituellement à l'école MAINTENANT, depuis l'introduction de la rue scolaire ?

- À pied (sans adulte)
- À pied (avec un adulte)
- À vélo (sans adulte)
- À vélo (avec un adulte)
- En voiture (juste devant la porte de l'école)
- En voiture et la fin du trajet à pied
- En transport public (train ou bus)





Comment vous ou votre enfant envisagez-vous de vous rendre à l'école à plus long terme, si la rue scolaire est maintenue ?

- À pied (sans adulte)
- À pied (avec un adulte)
- À vélo (sans adulte)
- À vélo (avec un adulte)
- En voiture (juste devant la porte de l'école)
- En voiture et la fin du trajet à pied
- En transport public (train ou bus)

Si vous venez à l'école en voiture, où garez-vous votre voiture pour déposer votre enfant à l'école ?

- Parking Torpedo
- Parking De Hummeltjes
- Mon enfant descend au niveau d'entrée de la rue scolaire.
- Dans une rue spécifique,
- Sans objet

Que pensez-vous de l'environnement de l'école depuis le lancement de la rue scolaire ?

En réponse à la question, veuillez préciser votre avis sur les différentes thématiques :

Sécurité

- Je pense que c'est plus sûr maintenant.
- La sécurité n'a pas changé.
- Je pense que c'est moins sûr maintenant.
- Pas d'opinion

Environnement

- L'environnement scolaire est plus agréable.
- L'environnement scolaire n'a pas changé.
- L'environnement scolaire est moins agréable.
- Pas d'avis

Convivialité pour les enfants

- Je pense que la ville est plus accueillante pour les enfants maintenant.
- La convivialité pour les enfants n'a pas changé.
- Je trouve que la situation est moins adaptée aux enfants aujourd'hui.
- Pas d'avis

Quel est l'effet de la rue scolaire sur la circulation dans les rues avoisinantes après quelques mois ?

- Il y a moins de circulation
- La circulation n'a pas changé
- Il y a plus de circulation
- Pas d'avis



Quel est l'effet de la rue scolaire sur la circulation dans les rues avoisinantes après quelques mois ?

- Il y a moins de problèmes de stationnement
- La situation est inchangée
- Il y a plus de problèmes de stationnement.
- Pas d'avis

Quel est l'effet de la rue des écoles sur les autres parkings après plusieurs mois de rue scolaire ?

- Il y a moins de problèmes de stationnement
- La situation est inchangée
- Il y a plus de problèmes de stationnement.
- Pas d'avis

Etes-vous satisfait de la signalisation de la rue scolaire ?

(Pensez ici aux panneaux de signalisation, barrières Nadar ou autres éléments indiquant le début et la fin de la rue scolaire)

- La signalisation actuelle est bonne.
- La signalisation actuelle est limitée, mais suffisante.
- La signalisation actuelle est insuffisante. (! Précisez à la dernière question)

Pensez-vous que ce projet devrait être poursuivi ?

- Tout à fait d'accord
- Tout à fait d'accord
- Neutre
- Pas d'accord
- Pas du tout d'accord
- Sans opinion

Que pensez-vous du projet de la rue scolaire ?

- très bon projet (9/10)
- bon (7/10)
- neutre (5/10)
- mauvais projet (3/10)
- très mauvais projet (1/10)
- sans opinion

Avez-vous des suggestions pour rendre l'environnement de l'école encore plus sûr, ou encore, avez-vous des commentaires sur le projet ?

LU/VU POUR VOUS



VIAS propose un calculateur des avantages du télétravail

Depuis la crise du covid-19, le télétravail c'est popularisé. Le calculateur mis en place par l'Institut Vias permet d'obtenir les économies potentielles faisable en passant au télétravail certains jours. Ce questionnaire, rapide à compléter (2 min), donne une estimation des économies réalisées en termes de temps, d'argent et des émissions de CO₂ en prenant en compte le moyen de déplacement, le temps de trajet et la possibilité de prime de télétravail.

En savoir plus : [Quels avantages tirez-vous du télétravail ? – teletravailler.be](https://teletravailler.be)

La prime vélo a 3 ans

Après 3 années de primes régionales, le SPW-MI a réalisé une analyse de l'allocation des budgets : le budget moyen octroyé pour ces primes s'élève à 279 €, avec un budget total de 4 millions d'euros dont 70% a déjà été utilisé. Environ 14 000 primes pourront être accordées avant l'épuisement du budget.

Les tendances montrent que 70% des bénéficiaires utilisent plus souvent leur vélo qu'avant et 77% ont été motivés par cette prime. Environ 50% des bénéficiaires ont acheté un vélo de meilleure qualité grâce à la prime. Près de 80% des vélos sont équipés d'une assistance électrique. Les bénéficiaires incluent non seulement des cyclistes quotidiens, mais surtout des personnes qui ont un accès limité à une voiture et vivent près de leur lieu de travail. Les familles avec enfants sont plutôt surreprésentées, montrant l'alternative du vélo cargo à une deuxième voiture. La majorité des bénéficiaires sont des travailleurs, les inactifs sont sous représentés.

En savoir plus : [Prime vélo wallonne : bilan et enquête auprès des bénéficiaires \(wallonie.be\)](https://wallonie.be)



Vers une mobilité active et inclusive en Wallonie

Voici une étude très intéressante sur la mobilité active et le genre en Wallonie. La publication de l'IWEPS appréhende les dynamiques sous-jacentes aux pratiques, perceptions et obstacles rencontrés par les femmes dans l'utilisation (ou la non-utilisation) de la marche et du vélo, et des infrastructures qui leur sont dédiées.

En savoir plus : [Vers une mobilité active et inclusive en Wallonie \(IWEPS\)](https://www.iweps.be)



Rallye Piéton à DROIXHE

Le 30 juin a eu lieu le rallye piéton de Liège, moyen de découvrir le quartier Droixhe/Coronmeuse. Chaque année un quartier différent est le lieu de ce rallye. Il permet de découvrir le passé, le présent et l'avenir au travers d'aspects urbanistiques, historiques, sociaux, culturels ... Ce rallye est un moyen ludique de découvrir un quartier, le parcours étant ponctué de point d'arrêt et d'un questionnaire.

[Rallye Piéton 2024, Maison de l'urbanité \(Droixhe\)](https://www.maisondeurbanite.be)



Retour de vacances...

Un distributeur de brompton de location en sortie de gare : voilà une bonne idée rapportée d'Ecosse !

Source : Benoît Dupriez

D'ICI ET D'AILLEURS



Enquête sur la mobilité des consommateurs de Centre-ville de Liège

Les résultats



Enquête mobilité et consommateur LIÈGE

Une enquête a été menée auprès de 500 consommateurs du centre-ville de Liège pendant les soldes de janvier. Elle révèle que tous les types d'usagers, y compris les automobilistes, soutiennent la piétonisation du centre-ville. La majorité des clients habitent à moins de 5 km, une distance faisable à vélo ou à pied. Les consommateurs venant à pied, en bus ou à vélo reviennent plus souvent malgré des paniers plus légers. Comme dans d'autres villes, la voiture n'est pas le transport préféré des clients de Liège.

[Enquête Liège \(gracq.org\)](https://www.gracq.org)



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 et Marie-Charlotte ALVAREZ : Coordination

✍ Conception, rédaction et coordination :

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

🔍 Photo de couverture : réseau CeM, Workshop - 3 juin 2024