

# le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

Editorial – **Céline Lucas**, Directrice à la Direction de la planification de la mobilité (SPW MI)

Événement – Colloque des **25 ans du Réseau des CeM**

Stratégie – **Le Schéma de Développement Communal**, une opportunité pour les politiques communales de mobilité

Prospective – Un tableau de bord pour **mesurer les objectifs de la vision FAST 2030**

Plan communal de mobilité – **Liens entre vitalité commerciale et offre de stationnement**, l'expérience de Ciney

PROJET « REVe » – **Des experts en herbe s'impliquent dans la sécurisation d'itinéraires vélo**

Mobilité électrique – **Une gestion inspirante de la recharge de véhicules** en domaine public à Ath

Lu/Vu pour vous

D'ici et d'ailleurs





EDITORIAL

## Céline Lucas



Source : Adobe Stock



Q Céline Lucas.

**C'est avec une grande joie qu'il m'a été confié de rédiger l'édito de ce nouveau Cemaphore en tant que nouvelle directrice de la direction de la planification de la mobilité.**

Je mesure les enjeux qui seront les nôtres, ô combien importants et cruciaux face aux enjeux environnementaux, sociétaux, climatiques et énergétiques.

Pour ce faire, la direction de la planification de la mobilité dispose de ses boussoles stratégiques, que sont notamment la vision FAST 2030 visant à garantir à tous une accessibilité aux biens et services tout en réduisant drastiquement et simultanément le nombre d'accidents de la route, le nombre de kilomètres d'embouteillages et les émissions de Gaz à effet de serre issues du secteur du transport à l'horizon 2030. Le transfert modal et la multimodalité constituent des approches indispensables pour atteindre un objectif si ambitieux.

De plus, en juillet 2024, la mise en place d'un nouveau gouvernement a été suivie d'**une nouvelle déclaration de politique régionale**. Les objectifs de ce Gouvernement sont clairs, « il mettra tout en œuvre pour développer des solutions adaptées, attractives et guidées par la demande actuelle et future. Il assurera **une intermodalité efficace tout en permettant aux citoyens de choisir librement le mode de transport qui leur convient le mieux** selon leur situation, leur territoire et leurs besoins ».

C'est donc dans ce cadre que les missions de la direction prennent place à travers différentes actions qu'il convient de poursuivre. **La coordination et le suivi des études de mobilité, l'encouragement au covoiturage, la réalisation de parkings relais, le suivi de la mise en œuvre des plans Wallonie cyclable et piétonne offrent une approche structurée de ces politiques à l'échelle wallonne, dans le but d'assurer une efficacité optimale de l'action publique en la matière.**

La direction de la planification de la mobilité joue également **un rôle d'incitateur et d'impulsion à travers le subventionnement** des communes, des ASBL et des écoles, dans le cadre de projets de sécurité routière et de mobilité plus durable. Mais aussi en assurant un soutien financier au bénéfice des politiques de mobilité comme dernièrement les primes vélo, les aides à la cyclologistique...

Enfin, **les actions sont également tournées vers l'avenir, à travers les initiatives de formation et de sensibilisation** : Le succès de la semaine de la mobilité se renforce encore, les formations de manager vélo sont mises sur pied, comme celles de mobility manager ou encore de conseillers en mobilité.

Le réseau des conseillers en mobilité a fêté son 25ème anniversaire le 28 novembre dernier. Le réseau joue le rôle de courroie de transmission entre les différents acteurs de terrains concernés par la mobilité au quotidien. La journée festive fut d'ailleurs l'occasion pour moi de rencontrer certains d'entre vous.

Vous l'aurez compris, la direction de la planification de la mobilité s'inscrit dans les objectifs de la vision FAST 2030 avec un panel d'actions diverses et variées. Elle est pleinement concentrée sur les enjeux futurs, notamment de gouvernance régionale, de réalisation de plans de mobilité durable afin de se conformer aux obligations européennes...

Les années futures s'annoncent importantes, captivantes et c'est à travers tout le maillage que nous constituons tous ensemble que nous tenterons d'atteindre ces objectifs ambitieux. Au plaisir de tous vous rencontrer prochainement !

 Céline LUCAS

 Source : SPW MI





## ÉVÉNEMENT

# Colloque des **25 ans** du Réseau des Conseillers en Mobilité : un voyage entre passé et futur

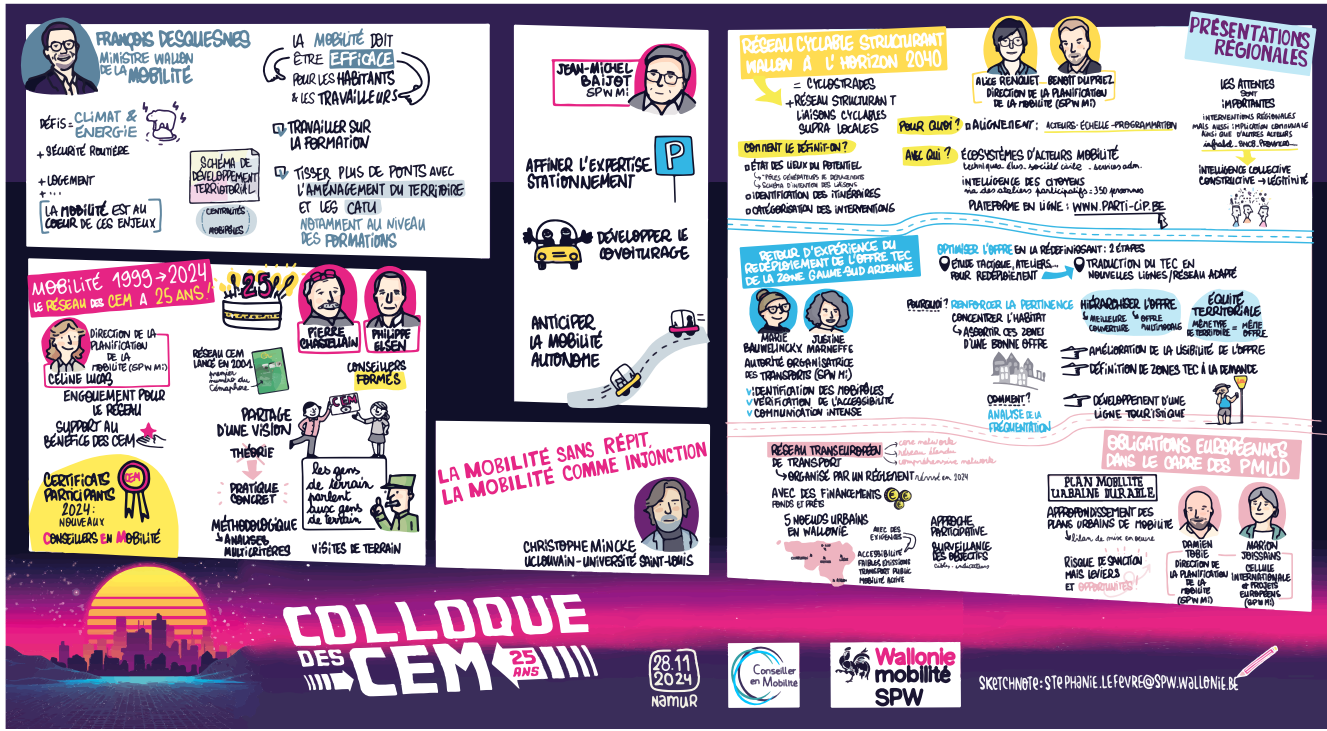
Le 28 novembre dernier, le Réseau des Conseillers en Mobilité a célébré un quart de siècle d'engagement lors d'un colloque placé sous le thème « Retour vers le futur – 25 ans du Réseau des Conseillers en Mobilité ». Cet événement marquant a rassemblé des techniciens de la mobilité, des élus, des spécialistes et des anciens, offrant une plateforme d'échanges et de réflexions sur les défis actuels et le quotidien des CeM.



### Echanges de bonnes pratiques

- Accompagnement du redéploiement TEC lors d'ateliers  
– *Seoül Lefebvre, CeM de Jemeppe-sur-Sambre*
- La mobilité en Cœur de Village  
– *Crégane Vandenberg, CeM à Thimister-Clermont*
- Plan trottoir  
– *Julie Pire, CeM à la commune de Wallonie*
- Mise à disposition de vélos de réemploi par le Plan de Cohésion sociale et le Service Mobilité  
– *Lucienne Alexandre, CeM à Namur (Haut-Rhin)*
- Mobilité partagée en milieu rural  
– *Aurélien Bernabé, GAL du Pays de Neuf*





Colloque 25 ans des CeM, sketchnote. Source : SPW MI

François Desquesnes, Ministre de la Mobilité, a ouvert la journée et remis les certificats de Conseillers en mobilité aux participants du groupe de 2024, suivi de présentations par des experts du Département de la Stratégie de la Mobilité et de l'Intermodalité (SPW-MI). Des Conseillers en Mobilité communaux ont également partagé leurs pratiques, illustrant la journée de leurs expériences locales.

La journée a été ponctuée de moments conviviaux, incluant une séquence humoristique intitulée « Faux Contact », qui a su divertir et donner à voir certains collègues sous un jour nouveau, aussi de créer des liens entre les participants.



Christophe Mincke, Professeur à l'Université UCLouvain et Saint-Louis Bruxelles, nous a proposé une approche sur « la mobilité sans répit, la mobilité comme injonction », de quoi prendre l'hélicoptère et changer de perspective sur nos pratiques. Un « instant émotion » nous a été proposé par Pierre Chastelain, ancien ingénieur en Transport chez Transitec et le premier prestataire de la formation CeM, qui a poussé la chansonnette dans un revival de la chanson des CeMs.

Cet événement a été une célébration de l'engagement des professionnels de la mobilité. Merci à tous ceux qui ont contribué à faire de cette journée un succès ! Les présentations, vidéos et photos de l'événement sont disponibles pour ceux qui souhaitent revivre ces moments.

En savoir plus : Les présentations, vidéos, sketchnote et photos de cet événement sont disponibles ici : [Colloque des 25 ans](#)

# Le Schéma de Développement Communal

Une opportunité pour les politiques communales de mobilité



## CoDT... SDT... SDC, c'est quoi déjà ?

Le Code de Développement Territorial détermine des grands principes par des règles applicables en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme, dans la perspective d'assurer un développement durable du territoire.

Le Schéma de Développement du Territoire est lui un document d'orientation qui fixe la stratégie territoriale pour la Wallonie, et précise comment appliquer les principes du CoDT de manière opérationnelle. Il oriente la mise en place des outils à l'échelle locale et cadre les permis les plus importants.

Le Schéma de Développement Communal produit une vision globale du territoire communal qui permet aux autorités communales de se doter d'une stratégie territoriale qui tient compte des réalités et des besoins des citoyens et aux citoyens de connaître les intentions de la commune pour le développement et l'aménagement du territoire communal. Cet outils communal à une valeur indicative.

**La Wallonie revoit ses outils d'aménagement du territoire pour se donner les moyens de ses ambitions.** La stratégie proposée tient compte des enseignements issus des multiples crises majeures qui ont impactés la Wallonie depuis 2019. Pour formaliser cette stratégie, le Schéma de Développement Territorial (SDT) revêt une place centrale. Le nouveau SDT a été adopté par le Gouvernement wallon en avril dernier, et, son entrée en vigueur a eu lieu le 1er août 2024. Il est intimement lié au Code du Développement Territorial (CoDT) qui, lui aussi, a connu une révision récente et dont la réforme est entrée en vigueur le 1er avril 2024. Le SDT est, à priori un outil d'aménagement du territoire mais, nous allons le voir, il aussi étroitement lié à la politique de mobilité.

## Le concept d'optimisation spatiale

Un concept fort du SDT est l'optimisation spatiale. Elle vise à optimiser l'urbanisation en vue de réduire l'imperméabilisation des sols et l'artificialisation des terres, lutter contre l'étalement urbain, renforcer l'attractivité du territoire, limiter les besoins en déplacements et améliorer le cadre de vie ainsi que la mixité sociale. Pour mettre en pratique ce concept, le SDT définit et propose une carte des centralités auxquelles il associe différentes mesures guidant l'urbanisation.

Les centralités sont définies comme des parties de villes et de villages qui cumulent une concentration en logements, une proximité aux services et équipements et une bonne accessibilité en transports en commun. Parmi les centralités, on distingue les « centralités villageoises », les « centralités urbaines » et les « centralités urbaines de pôle »<sup>1</sup>.

La méthodologie utilisée pour l'identification et la cartographie des centralités du Schéma de développement du territoire s'appuie sur un découpage établi dans les travaux de l'IWEPS (WP n°32, avril 2021)<sup>23</sup>. Selon cette méthodologie, l'identification des centralités repose sur une génération automatique des périmètres.

Conscients des inconvénients d'une telle méthodologie, le Gouvernement laisse la possibilité aux communes de préciser ou modifier ces périmètres via un schéma de développement communal (SDC) dans lequel ces périmètres, dont la définition a un impact non négligeable sur l'aménagement du territoire, peuvent être revus sous différentes conditions<sup>45</sup>.

## Une opportunité pour combiner la vision territoriale et la mobilité

Les communes disposent de 6 ans à dater de l'entrée en vigueur du schéma de développement du territoire (SDT) pour mettre en œuvre un schéma de développement communal (SDC). À défaut, ce sont les dispositions du SDT qui s'appliqueront et par voie de conséquence, les centralités en vigueur seront celles définies par l'IWEPS.

La réalisation d'un tel schéma, une véritable vision stratégique du territoire communal, représente une occasion à saisir pour aborder ensemble les thématiques de la mobilité et de l'aménagement du territoire ainsi que leurs interactions. En effet, la question des centralités et de l'optimisation spatiale est intimement liée à l'offre et à la demande en mobilités.

Dans les théories urbanistiques, la notion de noyau de vie est étroitement liée à la vitalité urbaine, concept qui décrit la capacité d'un espace urbain à attirer et à maintenir une diversité d'activités humaines, sociales, économiques et culturelles. Cette vitalité se manifeste par une présence continue de personnes engageant diverses interactions, conférant aux lieux une atmosphère dynamique et animée, elle s'appuie notamment sur la notion de territoire du quart d'heure (voir encart) lié directement à des questions de mobilité.

Les mobipôles, les services à développer, la mobilité partagée, les services de proximités... n'ont d'intérêt que s'il existe une masse critique d'habitants/ usagers/ clients potentiels. Au travers des SDC et à travers l'étude des centralités, il y a un réel potentiel pour traiter les deux thématiques conjointement afin de planifier l'évolution du territoire et de la mobilité dans un seul et même plan intégrant une vision dynamique entre ces deux thématiques. Plus que jamais, les planificateurs et stratèges de la mobilité sont invités à travailler de concert !

<sup>1</sup> Définition issue du glossaire du Schéma de Développement du Territoire disponible au format numérique ou en format papier (sur commande gratuite) via le site <https://ediwall.wallonie.be/>

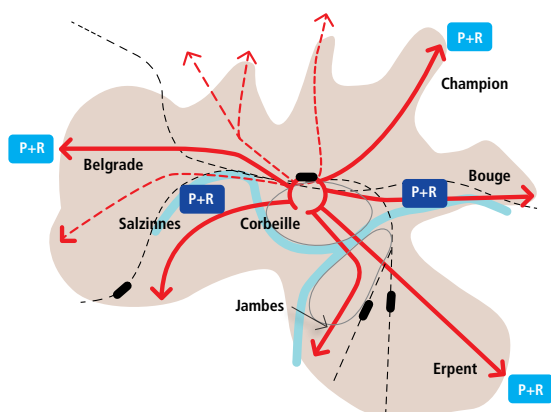
<sup>2</sup> Voir Schéma de Développement du Territoire ANNEXE 3 : Méthodologie d'identification des centralités

<sup>3</sup> [site internet de l'IWEPS](#)

<sup>4</sup> Voir Schéma de Développement du Territoire ANNEXE 3 : Méthodologie d'identification des centralités

<sup>5</sup> Schémas de développement communaux thématiques « optimisation spatiale » Vade-mecum : 2.3.2 Volet cartographique (p.36)

## Réseau en radiales avec un pôle

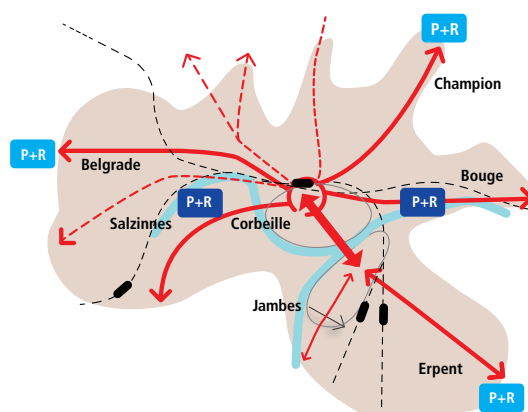


Le réseau est construit **uniquement** autour de la **gare de Namur**.



Le lien vers Jambes est forcément indirect depuis l'ouest et le nord de Namur. **Jambes est desservi de manière "annexe"**.

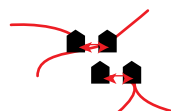
## Réseau en radiales avec deux pôles



Les lignes de bus rayonnent en **deux étoiles** autour des pôles principaux : la gare de Namur et le centre de Jambes.



Le lien entre les deux centres est fort et indépendant du reste du réseau.



Toutes les traversées de villes sont discontinues. la gare est directement desservie au nord de la Meuse et Jambes au sud

Hypothèses de structuration du territoire.  
Source : Ville de Namur

### Légende

Zone urbanisée	Lignes structurantes
P+R existant	Autres lignes importantes
P+R éventuel	Gare
	Rivière

### Avantages

Le réseau est très simple et très clair.  
La desserte vers la gare est optimale.  
Les retards du sud n'influencent pas le nord et inversement.

### Désavantages

L'exploitation est difficile sur la place de la Station.  
Toute traversée de ville nécessite un transbordement.

### Avantages

Le lien Jambes - Namur est exploité indépendamment des autres lignes.  
Les retards du sud n'influencent pas le nord et inversement.

### Désavantages

La gare de Namur et Jambes sont tous deux des terminus, ce qui implique de forts trafics et de nombreux rebroussements.  
Les changements de bus sont nombreux



## Principes clés de la Ville du quart d'heure

**Proximité** : L'objectif central est de réduire la dépendance à la voiture en rapprochant les services et les infrastructures des citoyens. Cela nécessite une organisation spatiale mixte où les fonctions résidentielle, commerciale, éducative et récréative coexistent dans les mêmes quartiers.

**Polycentralité** : Plutôt qu'une concentration des activités dans un centre-ville unique, la ville devient un réseau de pôles secondaires qui offrent une gamme complète de services à leurs résidents. Cela favorise une répartition équitable des ressources et des opportunités.

**Mixité fonctionnelle** : Les quartiers doivent accueillir diverses activités (logements, commerces, espaces publics, services culturels et

administratifs) pour répondre aux besoins variés des habitants, tout en évitant la spécialisation excessive d'un lieu.

**Mobilité active** : Le modèle privilégie les modes de déplacement actifs et non polluants, tels que la marche, le vélo ou les transports en commun. Cela nécessite une infrastructure urbaine adaptée (pistes cyclables, trottoirs larges, accès sécurisés).

**Participation citoyenne** : Les habitants jouent un rôle central dans la conception et la gestion des espaces urbains, favorisant une gouvernance locale collaborative et adaptée aux besoins spécifiques de chaque quartier. Principes inspirés des mouvements de Carlos MORENO (2015), François ASCHER (1997), Jane JACOBS (1961), Clarence PERRY (1900)

## Le « Mobiscore » au service de la définition des centralités

Selon la fréquence à laquelle on doit se rendre vers les pôles de déplacements communaux répertoriés sur base d'isochrones par mode (courbes centrées sur un point qui permettent de définir des déplacements effectués dans un temps déterminé en fonction du choix modal), le temps nécessaire pour s'y rendre et le moyen de transport utilisé pour y accéder dans un laps de temps déterminé, on peut allouer un score aux différents points du territoire, ces scores sont appelés les « mobiscores ».

A titre d'exemple, une portion de territoire située à 10min à pied d'un parc, à 5min à pied d'une école primaire et à 10min à vélo d'un hall omnisport aura un meilleur score qu'une maison qui se situe à 10min à vélo d'un parc et qui serait trop éloignée des autres fonctions/services pour s'y rendre autrement qu'en voiture.

La superposition de ces différentes couches permet d'objectiver l'information aux citoyens, lui permettant de faire des choix éclairés, par exemple :

- déterminer des zones propices à se passer d'une (deuxième) voiture compte tenu des alternatives à la voiture particulière ;

- adapter éventuellement la politique de stationnement dans les zones ayant un meilleur score ;
- informer des citoyens des différents services à proximité et des offres de mobilité alternatives ;
- orienter géographiquement le développement commercial en fonction de l'accessibilité ;
- ...

Cet outil, croisé avec la densité d'habitat permet de prioriser des actions en construisant une matrice semblable au tableau ci-dessous.

La mise en place d'un outil de type mobiscore, à l'échelle d'une commune, est un outil extrêmement utile pour objectiver et accompagner une série de décisions concernant l'urbanisation au sein de la commune : l'implantation de commerces/services, l'implantations de services de voitures partagées, de politique de stationnement, ... et servir à éclairer la décision pour une série d'options à prendre en termes d'aménagement du territoire et de mobilité.

<b>Mobiscore</b>	<b>Faible</b>	<b>Elevé</b>
<b>Densité Elevée</b>	Améliorer l'offre des services et/ou de transport alternatif à la voiture individuelle.	Situation idéale. pas d'action prioritaire à court ou moyen terme.
<b>Faible</b>	Pas d'action à court terme sauf assurer une offre minimale de mobilité alternative	Territoire à densifier dans la limite du contexte territorial



## PROSPECTIVE

# Un tableau de bord pour mesurer les objectifs de la vision FAST 2030



La Wallonie franchit une nouvelle étape vers une mobilité durable avec la publication de son "Tableau de Bord de la Mobilité" (TBM). Cet outil informatif est conçu pour suivre de près les progrès réalisés en matière de mobilité, en lien avec les objectifs ambitieux fixés dans la vision FAST 2030.

### Un Outil de Suivi et de Transparence

Le TBM est conçu par la Direction des Etudes Stratégiques et de la Prospective (DESP) du SPW Mobilité et Infrastructures (SPW MI) et par l'Institut Wallon d'Évaluation, de la Prospective et de la Statistique (IWEPS). Il offre une vue d'ensemble claire et détaillée des avancées dans différents domaines clés de la mobilité en Wallonie. Il permet aux citoyens, aux décideurs et aux experts d'obtenir une information sur la mise en œuvre de la vision FAST 2030 et sur les écarts éventuels par rapport aux trajectoires escomptés par le Gouvernement Wallon. Cette transparence est essentielle pour assurer que les engagements pris soient tenus et pour ajuster les actions si nécessaire.

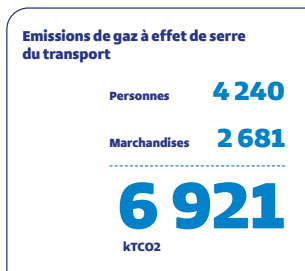
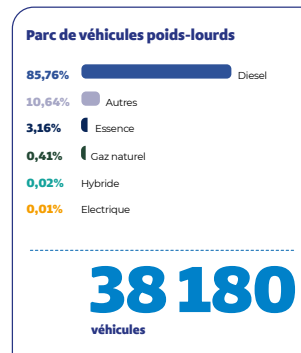
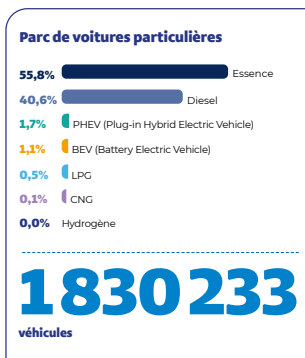
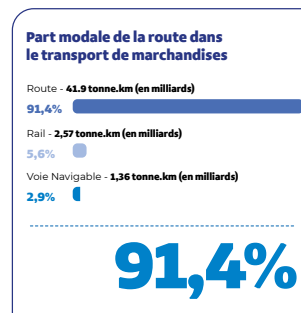
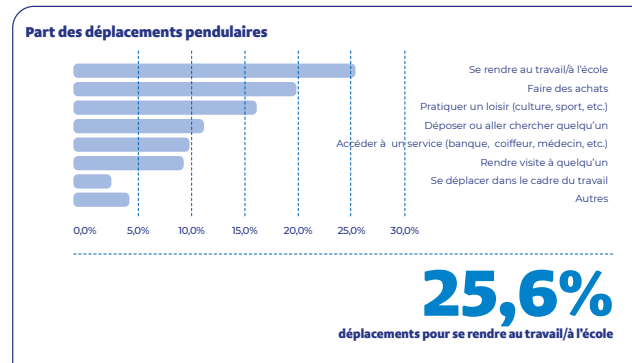
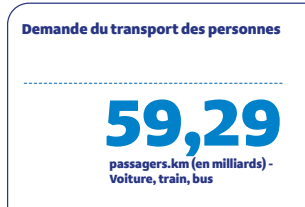
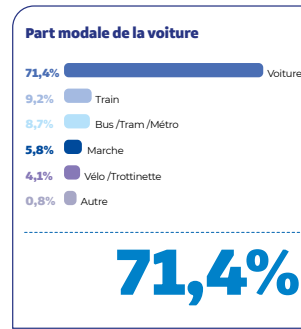
### Indicateurs clés et avancées

Le TBM met en lumière l'évolution de plusieurs indicateurs clés de la mobilité des personnes et des marchandises en Wallonie, tels que la répartition modale, les motifs de déplacements, le taux d'occupation moyen des voitures, les émissions des gaz à effet de serre du secteur du transport, la composition des parcs de véhicules particuliers et de poids lourds par type de motorisation, le nombre de décès sur les routes et la demande de transport de personnes.

Le choix de ces indicateurs résulte, à la fois, de la traduction des objectifs fixés dans la vision FAST 2030 et dans la Stratégie Régionale de Mobilité et du besoin de mieux comprendre les comportements des Wallons en matière de mobilité ainsi que les logiques de transports de biens et de marchandises.

Un indicateur est le résultat d'une construction. Il nécessite des données de base qui sont traitées et analysées pour en tirer des informations synthétiques, afin de décrire une situation ou encore de permettre des comparaisons dans le temps. La construction des indicateurs du TBM nécessite de collecter, pour chacun d'eux, divers types de données. Ce ne fut pas un exercice aisé, notamment parce que les objectifs fixés par la vision FAST 2030 n'étaient pas suffisamment

## Les chiffres-clés



sourcés à l'origine, sans réelles informations sur les données mobilisées et sur la manière dont elles ont pu être collectées et traitées ou tout simplement par leur disparition et la non-possibilité d'y accéder aujourd'hui. Dès lors, le travail a consisté à identifier, à collecter et à analyser des données potentiellement utilisables. Cela a nécessité la mise en place de collaborations spécifiques avec des partenaires internes et externes à l'administration régionale. De plus, la décision de recourir à l'une ou l'autre base de données a parfois nécessité de reconstruire les séries chronologiques dans leur ensemble et in fine de revoir la situation de départ fixée par la vision FAST 2030. Il faut donc être prudent dans leur analyse et ne pas chercher à vouloir mesurer une évolution à partir des chiffres repris dans la vision FAST 2030.

À titre d'exemple, pour la construction l'indicateur de la part modale des transports en commun, le TBM a considéré, à partir d'un échantillon représentatif, tous les usagers de plus de 6 ans, domiciliés en Wallonie, ayant emprunté les bus/tram/train mais aussi les autocars durant dans une période scolaire. À l'inverse, la vision FAST 2030 ne détaille pas le cadre retenu à l'époque. La comparaison n'est donc pas directement possible mais nous pouvons désormais suivre l'évolution de l'indicateur. Chaque indicateur sera en effet mis à jour annuellement pour refléter les progrès accomplis et les défis restants.

En conclusion, le **Tableau de Bord de la Mobilité** a pour ambition d'être un outil de monitoring de la politique régionale de mobilité. Il prend la forme d'une infographie à partir de laquelle des fiches thématiques et méthodologiques peuvent être téléchargées. Ces dernières font l'objet d'une mise à jour annuelle et sont directement téléchargeables via un simple clic depuis l'infographie. Pour chacun des indicateurs, l'infographie renseigne les chiffres-clés construits à partir des dernières données disponibles.

En savoir plus : [Tableau de bord de la mobilité – Iwepw SPW, Direction des Études stratégiques et de la Prospective](#)



## PLAN DE MOBILITÉ COMMUNAL

# Liens entre vitalité commerciale et offre de stationnement, l'expérience de Ciney

Dans le cadre de la mise en œuvre de son Plan Communal de Mobilité, en 2024, la Ville de Ciney a développé un plan d'actions dont une des mesures phare est la piétonnisation d'une place centrale de la commune. Cet espace public est actuellement occupé par du stationnement. Comment viennent les usagers du centre-ville ? Quelles sont leurs attentes en termes d'espace public ? Comment les commerçants pensent-ils que les clients accèdent au centre-ville ? Dans le but de connaître les habitudes de déplacement actuelles et potentielles des visiteurs du centre de Ciney, ainsi que leur avis sur les futurs aménagements possibles, et en particulier la possibilité de piétonniser la Place Monseu, la Commune a réalisé une enquête. Nous vous revenons ici avec un petit focus sur les enseignements de la démarche.

La situation commerciale des centres-villes, notamment celle des petites villes, continue à être une préoccupation pour les autorités communales. Avec la compétition due à l'essor des « retail parks » en périphérie des villes, et l'e-commerce qui a connu un bond pendant la crise du Covid, la pression sur les commerces des centres s'accroît. L'érosion progressive de l'offre commerciale attire de moins en moins de visiteurs, ceci engendre un cercle vicieux : moins de clients pour les commerces restants, qui peinent à survivre dans un environnement pas toujours suffisamment attractif.

Une question se pose alors : comment améliorer l'attractivité des commerces du centre-ville en agissant sur la mobilité ? Un dilemme émerge souvent dans les débats : faut-il favoriser l'accès automobile et le stationnement pour attirer davantage de clients, ou privilégier des espaces publics apaisés, offrant plus de place aux terrasses, à la qualité de séjour et aux modes

actifs pour attirer la clientèle ? Les commerçants, craignant de voir s'éloigner leurs clients habituels, sont souvent réticents à l'idée de toucher au parking.

Des études ont été menées pour analyser la relation entre commerces et mobilité, ainsi que pour comparer la perception qu'ont les commerçants sur les pratiques de mobilité de leurs clients avec celles qu'ils pratiquent réellement. Ces recherches permettent d'éclairer les décisions à prendre pour revitaliser les centres-villes tout en répondant aux besoins de chacun.

### Constats

Mathieu Chassignet, ingénieur spécialisé sur les questions autour de la ville et des transports durables, a collaboré avec divers organismes publics sur les nouvelles formes de mobilité et les grandes tendances en matière de transport. Il s'est abondamment penché sur la perception des usagers des centres-villes.

Ses études<sup>1</sup> dans diverses villes françaises et autres grandes villes aboutissent aux conclusions suivantes :

- La majorité des clients réside à proximité des centres,
- Ils se déplacent principalement à pied, peu viennent en voiture.
- Les commerçants ont tendance à surestimer l'importance de la voiture parmi leurs clients.

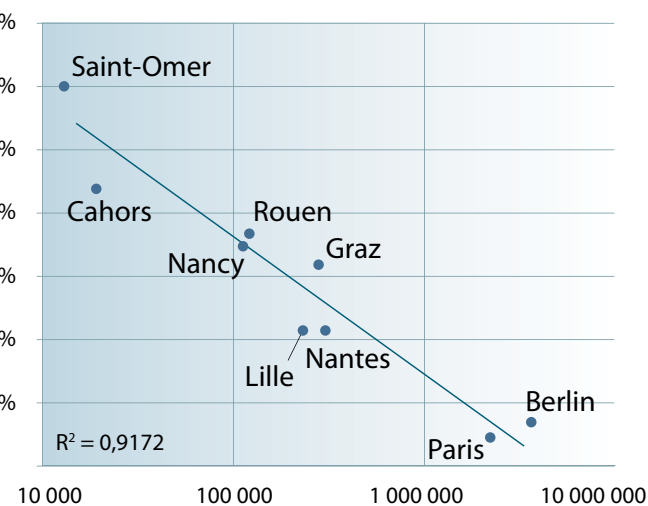
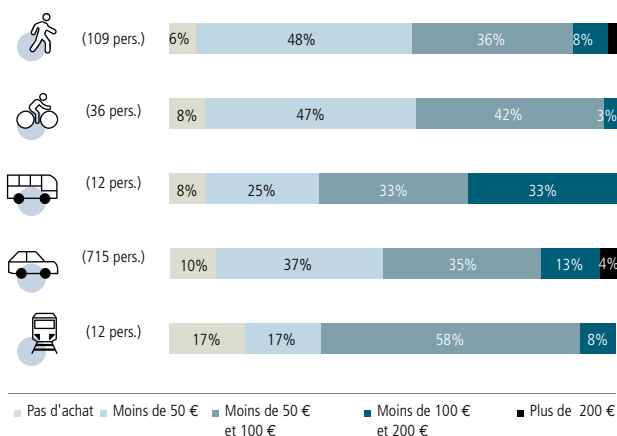
Une autre conclusion importante des études de Mathieu Chassignet révèle que les clients plébiscitent des espaces apaisés et la réduction du trafic automobile.

## Ces conclusions s'appliquent-elles aussi aux territoires moins denses ?

Toujours d'après Mathieu Chassignet, cela dépend de la taille de la ville. Il est alors possible d'établir un lien entre la part modale de la voiture et le nombre d'habitants. Plus la ville est importante, plus la part des clients venant en voiture sera réduite. Un seuil semble être franchi à 20 000 habitants, où la part de la voiture redevient dominante.

À Ciney, la ville compte 8 000 habitants. Selon l'enquête, la part modale de la voiture est de 80 % pour les habitants du centre-ville. Ce qui est particulièrement surprenant à Ciney, c'est que parmi les habitants du centre-ville (46 % des répondants), deux tiers se déplacent en voiture, ce qui témoigne d'un fort potentiel pour un éventuel report modal.

<sup>1</sup> Source : Marchabilité et vitalité commerciale, Métropole de Rouen, 2016 – Mobilité et commerces – Quels enseignements des enquêtes déplacements ? – CEREMA, 2019

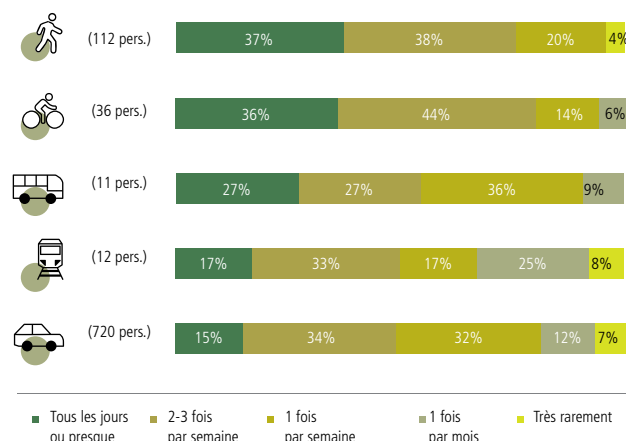


Part modale de la voiture parmi les clients du centre-ville en fonction de la population (échelle logarithmique). Source : Quartiers apaisés, la mort du commerce – Mathieu Chassignet

## Résultats de l'enquête à Ciney

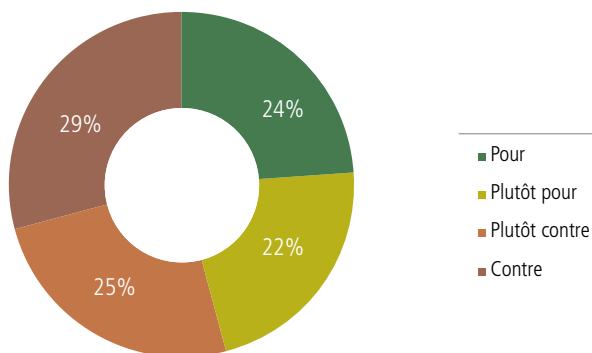
Lors de l'été 2024, une enquête « Mobilité et Commerces » a été menée à Ciney pour comprendre les habitudes de déplacement des visiteurs du centre-ville et recueillir leurs avis sur des aménagements futurs, notamment le projet de piétonnisation de la Place Monseu. Trois enquêtes ont été réalisées : une enquête terrain (200 répondants), une enquête en ligne ciblant les riverains (900 répondants), et une autre auprès des commerçants (40 répondants).

Un premier constat est que les commerçants ont tendance à surestimer l'importance de la voiture parmi leur clientèle. En outre, l'enquête révèle que, bien que les automobilistes dépensent légèrement plus que les piétons, les automobilistes viennent moins fréquemment (deux fois moins souvent) que tous les autres modes. Seulement 50% des automobilistes ont répondu venir plusieurs fois par semaine.

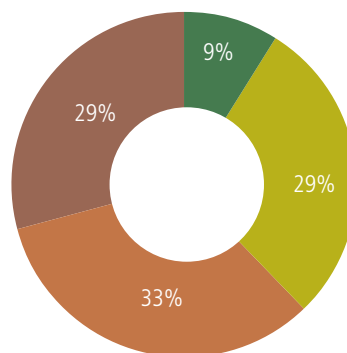



Ciney, part modale des visiteurs en centre-ville. Source : ICEDD

## Réponses clients



## Réponses commerçants



 Ciney, Pour ou contre la piétonnisation de la place Monseu.  
Source : ICEDD

De plus, il semble qu'en comparaison avec les réponses données par leurs clients, les commerçants surestiment légèrement l'importance de la question du parking. En effet, les répondants ont classé leurs priorités parmi plusieurs propositions d'aménagement, et la problématique du manque de places de stationnement se situe en troisième position, derrière l'amélioration de la propreté et l'extension de l'offre commerciale. En revanche, les commerçants ont placé la question du parking en tête de leurs priorités.

Enfin, en ce qui concerne l'avis des répondants sur la question « pour ou contre la piétonnisation de la Place Monseu », il apparaît que les opinions sont partagées. Ainsi, 54 % des clients se montrent plutôt opposés à cette mesure (avec 29 % totalement contre et 25 % plutôt contre), tandis que 46 % se déclarent plutôt

en faveur (avec 24 % totalement pour et 22 % plutôt pour). Lorsque cette question a été posée aux commerçants, qui étaient invités à estimer les réponses de leurs clients, il ressort que les commerçants ont tendance à surestimer l'opinion négative de leur clientèle à l'égard de la piétonnisation de la place.

### Objectiver la situation au niveau local

Il est compréhensible que les commerçants puissent être réticents aux projets de transformation de l'espace public, même si ces derniers sont souvent soutenus par leurs clients. Les études sur les grandes villes, et l'enquête de Ciney en territoire moins dense nous rappelle la nécessité d'objectiver par le biais d'une enquête sur mesure. Chaque centralité connaît ses singularités. "Le sujet est trop important pour laisser le débat être gangréné par des idées reçues", rappelle Mathieu Chassignet qui appelle donc les pouvoirs locaux et les commerçants à réaliser des enquêtes au niveau local. Pour objectiver la situation, différents dispositifs sont disponibles (enquête sur le terrain auprès des clients, enquête menée par les commerçants au moment du passage en caisse, étude des transactions bancaires avant/après...).

 En savoir plus :

Exposé de Mathieu Chassignet au  
Colloque vélos & piétons du 7 avril 2023 du SPW-MI

Questionnaire type :

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

*Quartiers apaisés, la mort du commerce ?*

*PCM de Ciney (voir pages 137 à 157)*



# CONSTRUIRE SON REVE\*



\*RÉSEAU DES ÉCOLIERS À VÉLO

ProVelo



## PROJET « REVE »

# Des experts en herbe s'impliquent dans la sécurisation d'itinéraires vélo

La Province du Brabant wallon prend ensuite le relais et édite une carte avec les tracés, laquelle pourra être utilisée par les élèves, les institutrices et instituteurs ainsi que par les parents.

Existant depuis près de 10 ans, le programme a été consolidé et ce sont aujourd'hui 34 écoles qui se sont impliquées dans la démarche, soit 19 des 27 communes du Brabant wallon : Tubize, Ittre, Braine-l'Alleud, Waterloo, Nivelles, Genappe, Lasne, Court-Saint-Etienne, Walhain, Mont-Saint-Guibert, Ottignies-Louvain-la-Neuve, Wavre, La Hulpe, Rixensart, Ramillies, Jodoigne, Grez-Doiceau, Incourt et Hélécine.

À la croisée de la sensibilisation de l'éducation et des infrastructures, voici une belle idée de fiche action à caractère opérationnel !

📖 *En savoir plus : Construire son « REVE » le Réseau des Écoliers à Vélo – ProVelo*

**Le projet REVe, le Réseau des Écoliers à Vélo, est un projet mis en place dans le Brabant wallon, en partenariat avec la Province. Des animations encadrées par ProVelo sont proposées dans des classes de 5ème et 6ème primaire dans l'idée de stimuler la mobilité à vélo des élèves. Il a comme objectif de faire découvrir et améliorer les itinéraires cyclables autour des écoles.**

ProVelo accompagne des classes de 5ème et 6ème primaire à devenir critique, puis capable de construire une force de proposition en matière de tracé et de sécurisation d'itinéraire. Concrètement, sur une durée de 3 jours, il s'agit d'identifier un tracé au départ des cartes du réseau points-nœuds<sup>1</sup>, le tester sur le terrain, enfin de faire des recommandations d'amélioration. Cette séquence est ensuite répétée avec une autre classe pour un autre tracé. Ceci permettant in fine de dégager un maillage qui irrigue les différents villages dans lesquels habitent les élèves.

<sup>1</sup> Le réseau à Points-nœuds de la Province du Brabant wallon



### Contenu des 3 journées

- Jour 1 : théorie sur le code de la route, validation des aptitudes à rouler des élèves et exploration de la compétence géographie en classe de plusieurs itinéraires
- Jour 2 : théorie sur les aménagements cyclables sur base d'un carnet dédié, et parcours sur le tracé avec analyse des carrefours (dangerosité, aménagements, solutions)
- Jour 3 : racé des itinéraires sur base des cartes des points noirs et sortie finale en vélo sur le tracé dessiné.



Q Ath, borne de recharge électrique. Source : lavenir.net



## MOBILITÉ ÉLECTRIQUE

# Une gestion inspirante de la recharge de véhicules électriques en domaine public à Ath

**La transition vers une mobilité électrique est un enjeu majeur pour les villes et communes wallonnes. À Ath, les autorités locales se sont saisies de cette opportunité pour mettre en place un cadre structuré, répondant aux besoins des citoyens en matière de recharge et aux objectifs de la commune. Cette démarche, à la croisée de la réglementation et de l'innovation, positionne Ath comme un véritable laboratoire de bonnes pratiques en Wallonie.**

### Un cadre réglementaire clair

En 2022, Ath a adopté un règlement communal spécifique pour encadrer l'installation des bornes de recharge, permettant d'offrir des solutions adaptées tant dans les espaces privés que publics.

Ce règlement répond à plusieurs objectifs :

- **Encadrer les installations privées** : Les habitants disposant de garages ou d'allées carrossables peuvent installer leurs propres bornes, en toute autonomie, dans le respect des normes en vigueur.
- **Structurer les demandes sur l'espace public** : Pour les citoyens ne disposant pas d'espace privé (appartements ou maisons mitoyennes), des conditions strictes ont été mises en place :
  - Les bornes doivent être **publiques** et accessibles à tous



- Elles doivent desservir **au moins deux emplacements** de stationnement
- Le **passage de câbles sur le trottoir** est interdit, afin de garantir la sécurité des piétons et des personnes à mobilité réduite (PMR). Cependant, les particuliers qui ne disposent ni de garage, ni d'allée carrossable peuvent demander une **autorisation pour installer une borne sur l'espace public, à leurs frais**
- Une solution de **caniveau intégré** est recommandée pour les traversées sécurisées
- **Garantir la signalisation et la sécurité** : La Ville prend en charge la signalisation des emplacements et s'assure que les bornes respectent les normes de sécurité.
- **Assurance** : Les particuliers installant une borne privée sur le domaine public doivent souscrire une assurance couvrant les risques de sinistres ou de dégradations.
- **Homogénéité du mobilier** : en centre-ville, la commune d'Ath recommande une protection de la borne par une armature en acier Corten pour garantir une intégration esthétique avec le mobilier urbain existant.

## Un projet pilote rue de France

Un exemple concret de la mise en œuvre de ce cadre est le projet pilote **réalisé rue de France**. Dans ce quartier résidentiel, une borne double a été installée à la limite du trottoir et de la zone de stationnement, en réponse à une demande d'un particulier. Ce dernier a pris en charge les coûts d'installation, mais la borne est accessible à tous : tout utilisateur de véhicule électrique peut s'y recharger. Ces deux emplacements restent soumis au règlement communal concernant la durée et le tarif de stationnement, soit 3,90 € pour 3 heures maximum dans cette zone. Comme décrit ci-dessus, la signalisation mise en place par la Ville, garantit une utilisation claire et sécurisée de l'infrastructure.

## Une stratégie de mobilité électrique également appliquée en interne

La commune d'Ath poursuit ses efforts pour réduire l'empreinte carbone de sa flotte communale, qui compte désormais 2 véhicules électriques et 11 véhi-

cules au gaz naturel comprimé (CNG), représentant 15,6 % de l'ensemble du parc. Cette transition permet une réduction significative des émissions : plus de 14 T éqCO<sub>2</sub> par an (comparé au combustible diesel précédemment utilisé). Cette démarche s'inscrit pleinement dans les efforts réalisés pour le climat, Ath menant depuis 2018 un Plan d'Action en faveur de l'Énergie durable et du Climat, avec le soutien du programme wallon POLLEC.

Par ailleurs, afin de promouvoir une mobilité active et durable, diverses mesures sont prises :

- 3 vélos à assistance électrique sont mis à disposition des agents communaux pour leurs déplacements professionnels ;
- côté infrastructures, début 2024, le parking privé communal a été équipé de 8 emplacements de recharge, dotés de 4 bornes doubles, ceci pour répondre aux besoins croissants des utilisateurs de véhicules électriques ;
- une nouvelle borne de recharge est planifiée pour début 2025 au hall d'exposition CEVA, renforçant ainsi les équipements disponibles sur le territoire communal.

Pour les communes, il est important de **faire primer l'intérêt général sur les intérêts particuliers**. L'intérêt général renvoie évidemment à la sécurité et au confort de passage des piétons et PMR. Mais il peut aussi couvrir la volonté d'encourager l'installation de ménages dans les centralités et de diminuer l'empreinte carbone ou encore de réduire les pollutions routières.

Aussi, s'il est attendu des **acteurs privés** qu'ils s'investissent davantage dans le déploiement de bornes publiques en centralité, l'encadrement des autorisations privatives nécessite la constitution de lignes de conduite. En effet, si les citoyens bénéficient de la possibilité de recharger leur véhicule en voirie depuis leur borne domestique, l'attrait des acteurs privés à développer des bornes publiques pourrait en être fortement diminué, notamment dans certains quartiers résidentiels denses.

 *En savoir plus :*

[Les aspects juridiques de la recharge de véhicules électriques sur l'espace public – UVCW](#)

[Les projets de la Ville d'Ath](#)



## LU/VU POUR VOUS



### Guide de bonnes pratiques en matière de logistique locale à l'attention des communes wallonnes

En novembre 2024, le Service Public de Wallonie a publié la Cémathèques n°57, un guide pratique et ludique sur la logistique locale. Il est destiné aux communes et proposé par la Direction du Transport et de l'Intermodalité des Marchandises. La publication recense un catalogue de solutions applicables à l'échelle locale, adaptées à différents contextes. Conscient de la diversité des enjeux en matière de logistique locale d'une commune à l'autre en Région wallonne, ce guide distingue quatre catégories de communes, selon leur degré d'urbanisation, afin de proposer des actions adaptées à chaque contexte urbanistique.

*En savoir plus : Guide de bonnes pratiques en matière de logistique locale à l'attention des communes wallonne – CeMathèque n°57 (11/24). SPW*

### Baromètre Cyclologistique (2ème édition)

En novembre 2024, la Belgian Cycle Logistic Federation (BCLF) a publié son second baromètre cyclologistique pour l'année 2023. La BCLF est un réseau d'opérateurs et de partenaires partageant une vision commune et ouvrant de nouvelles perspectives pour la logistique cyclable. Le rapport présente des chiffres clés, notamment une forte croissance des livraisons de colis entre 2022 et 2023, avec 381 millions de colis livrés en 2023. Le secteur représente actuellement 1,5 % du total des livraisons. En 2023, le secteur de la logistique cycliste a permis de réduire les émissions de CO2 de 3 078 tonnes et de générer des économies allant jusqu'à 11 millions d'euros. Le secteur possède assurément un grand potentiel de croissance.

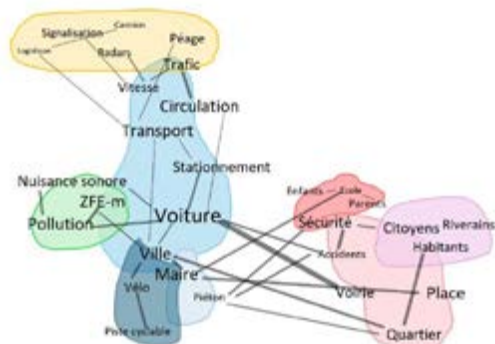
*En savoir plus : The yearly cycle logistics barometer (11/24). Belgian Cycle Logistic Federation*



## Réduire la place de la voiture en ville

L'usage de la voiture en centre-ville entraîne congestion, pollution, coûts élevés, problèmes de stationnement, accidents, bruit et impacts sur la santé. Il est crucial de réduire son rôle dans les villes, mais comment convaincre les citoyens de cette nécessité ? La publication de l'Ademe (Agence de la Transition Ecologique française) sur l'« acceptabilité des mesures de réduction de la place de la voiture » examine les mesures efficaces et acceptables dans le but de diminuer l'espace accordé à la voiture, en s'appuyant sur des publications, des analyses statistiques des articles sur les zones à 30 km/h et les programmes des candidats aux élections municipales en France.

*En savoir plus : Acceptabilité des mesures de réduction de la place de la voiture – La librairie ADEME (09/24)*



## Part des différents modes de transport en France selon la distance

La voiture est le mode de transport dominant pour les trajets de 1 à 1000 km, en particulier dans les zones rurales. Seuls la marche, pour les trajets très courts, et l'avion, pour ceux dépassant 2000 km, peuvent rivaliser.

Concernant les transports en commun pour l'intervalle 500-1000 km, leur utilisation varie selon le milieu : en zone dense, le ferroviaire représente 34 % pour, tandis que le bus atteint 12 %. En milieu rural, ces chiffres tombent à 10 % et 3,5 % respectivement.

Pour les modes actifs, la marche est dominante pour les très courts trajets, mais son utilisation décroît au-delà de 1 km. Le vélo atteint 4 % pour les trajets de 1 à 2 km et de 2 à 5 km.

Si les visuels confirment des constats existants, l'étude très précise et la représentation graphique originale peut être utile pour rappeler certains messages clés aussi adaptés aux territoires wallons.

*En savoir plus : Quelle est la part des différents modes de transport en France selon la distance à parcourir ? – LinkedIn, Aurélien Bigo*



## Accessibilité géographique des Wallon.e.s aux transports en commun

L'IWEPS a évalué le nombre et la proportion de Wallons et Wallonnes vivant à proximité d'un arrêt de transports en commun (gare ferroviaire SNCB et arrêt de bus/tram/méto TEC) offrant un minimum de passages. Les indicateurs ainsi établis contribuent au suivi des objectifs de la politique de mobilité wallonne (Stratégie régionale de mobilité – SRM). Les résultats de septembre 2023 révèlent que 68 % de la population wallonne réside à proximité d'un arrêt de transports en commun offrant un service de base, tel que défini dans la SRM. De plus, 33 % de la population habite près d'une gare ferroviaire, 10 % à moins de 1000 mètres d'un arrêt de bus express, et 60 % à moins de 500 mètres d'un arrêt de bus ordinaire. Une nouvelle manière de mettre en évidence le lien entre la densité des activités humaines et l'accès aux transports en commun.

*En savoir plus : Quelle accessibilité géographique des Wallons et des Wallonnes aux transports en commun ? – IWEPS*

## E-book Mobilité servicielle

Un transfert modal est nécessaire pour passer à une mobilité climatiquement neutre, sûre et inclusive... Mais c'est quoi exactement la mobilité servicielle ? Qui fait quoi et comment ? Les réponses à ces questions sont à découvrir dans un « e-book » appelé « La mobilité servicielle pour une mobilité moderne » proposé par le SPF Mobilité et Transports.

*En savoir plus : E-book Mobilité servicielle – SPF Mobilité et Transport*



MOBILITÉ TRANSFERT MODAL

**La mobilité servicielle**  
pour une **mobilité** moderne



## L'économie du vélo en Belgique

La croissance significative du vélo en Belgique est bien reconnue, mais il nous manquait des données claires sur son impact socio-économique. L'étude de Transport & Mobility Leuven montre que depuis 2020, ce secteur a particulièrement prospéré, avec une valeur ajoutée estimée à 951 millions d'euros en 2022 et 17 434 équivalents temps plein employés. L'économie liée au vélo englobe diverses activités, telles que les infrastructures, la logistique, le cyclotourisme, la vente, le leasing, la conception, etc.

*En savoir plus : L'économie du vélo en Belgique et son influence sur la situation socio-économique du pays*

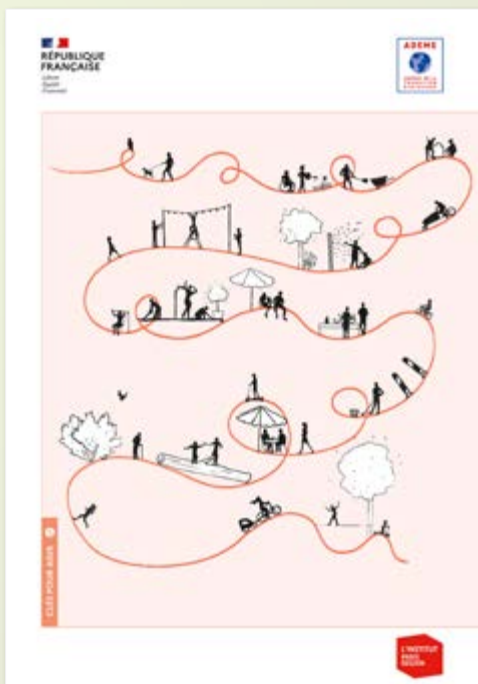
## LU/VU POUR VOUS



### Aménagements cyclables, vers une cartographie intégrée

Il existe plusieurs cartographies du réseau cyclable, telles que celles du SPW, des communes, des provinces ou des intercommunales. Il n'existe pas encore de carte couvrant l'ensemble du réseau cyclable en Wallonie. C'est pourquoi la Cellule Mobilité Active du SPW MI et le SPW Digital collaborent sur ce projet. Pour ceux qui n'ont pas eu l'occasion de le voir le 19 décembre dernier, le replay du webinaire est accessible aux producteurs de données pour leur commune, ainsi qu'à toute personne intéressée par la cartographie et l'aménagement cyclable en Wallonie.

*En savoir plus : [Cartographie des aménagements cyclables – SPW Mobilité & Territoire](#)*



### Approche tactique : pour aménager les espaces publics autrement !

L'approche tactique vise à transformer des espaces publics de façon progressive en s'appuyant sur une méthode de projet par l'expérimentation. La démarche permet un assouplissement des aménagements, elle peut être initiée par la société civile, raisons pour lesquelles cette approche est complémentaire avec d'autres processus classiques d'urbanisme.

Le guide publié par l'ADEME apporte des clés de lecture sur cette approche et des ressources opérationnelles pour expérimenter ces démarches. De nombreux exemples sont donnés, notamment dans le cadre des mobilités actives, ou du design actif, tous deux favorables à des modes de vie plus actifs. D'autres éléments sont abordés tels que l'esthétique et la maintenance, la création d'espaces inclusifs ou encore la conception de la lumière afin de favoriser des espaces publics adaptés et investis.

*En savoir plus : [Approche tactique : pour aménager les espaces publics autrement – librairie ADEME](#)*





## Beauvechain, des élèves sensibilisent les automobilistes

La commune de Beauvechain a organisé une activité de sensibilisation au stationnement aux abords de l'école communale de Tourinnes-la-Grosse pendant la semaine de la mobilité. Cette activité invitait les élèves de 5ème et 6ème primaire à attribuer des cartons rouges ou vert aux véhicules sur base de leur comportement de stationnement lors de la dépose et de la reprise des enfants à l'école.

Au cours de cette initiative, la conseillère en mobilité a expliqué aux enfants pourquoi certaines zones sont interdites au stationnement, afin de les sensibiliser aux bonnes pratiques. Cette activité a également permis aux parents de mieux comprendre les raisons de certaines restrictions de stationnement, incitant ainsi les échanges ce sujet sensible, de manière différente que lors d'initiative de la Police locale.

[📍 Semaine de la mobilité à Beauvechain](#)



# D'ICI ET D'AILLEURS



## Semaine de la mobilité à Ham-sur-Heure

La Semaine de la Mobilité à Ham-sur-Heure a offert un riche programme aux élèves des écoles de l'entité. Ils ont eu l'occasion de participer à diverses activités éducatives et de sensibilisation à la mobilité, telles que des cours de vélo, des sessions de sécurité routière, la fabrication de racks à vélos, des balades à vélo et l'installation de rues scolaires. Cette année, les aînés ont également pu participer, avec des balades thématiques comme « La Route des Épices » et « Garde la Pêche », cette dernière en collaboration avec l'Observatoire de la Santé du Hainaut.

[📍 Semaine de la Mobilité 2024 du 16 au 20 septembre 2024 Dans les écoles de l'Entité](#)





## 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](mailto:reseau-cem@spw.wallonie.be)

[cem.mobilite.wallonie.be](http://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

Ont contribué à la rédaction de ce Cemaphore :

Céline Lucas, Hugues Degeimbre, Jérémy Tournay et Sophie Lambert pour le SPW-MI

Barbara Colfs, Daphné Deville, Emilien Thorin et Jean-Philippe Lens pour l'ICEDD

Et, en relecture, les communes de Ciney, Ham-sur-Heure et Ath

### Photo de couverture : PCM de Ciney, atelier citoyen. Source : ICEDD