

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

Editorial

Dépendance automobile :
anticiper les futurs possibles
en Wallonie

**Mobilité partagée inclusive
et logement**

Actions à Spa... de quoi préparer
la semaine de la mobilité

Chaussée à Voie Centrale
à Gerpinnes

Visite technique
à Marche-en-Famenne

Lu pour vous





 Source : Commune de Gerpinnes



EDITORIAL

Cher·e·s Conseiller·e·s en Mobilité,

Ce nouveau CeMaphore ouvre l'année 2026 avec la volonté de rester au plus près de vos pratiques et des réalités rencontrées sur le terrain, tout en n'oubliant pas de prendre du recul en proposant des articles prospectifs. Le rôle des CeM s'ancre en effet dans ces dimensions : analyser, accompagner, ajuster, et contribuer à inscrire les choix locaux dans une trajectoire de long terme.

Les contributions de ce numéro reflètent cette diversité d'enjeux. Le regard prospectif mené avec l'IWEPS sur la **place de la voiture en 2050** invite à situer nos actions quotidiennes dans une perspective plus large.

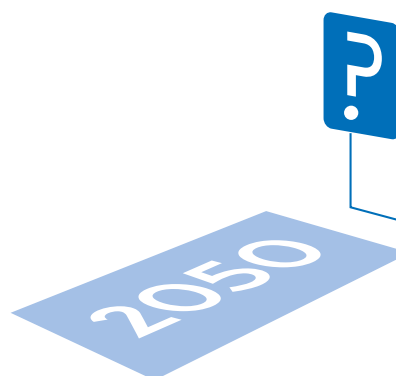
Plusieurs expériences locales viennent illustrer ce Cemaphore : **mobilité partagée inclusive, actions menées à Spa** ou encore **chaussée à voie centrale à Gerpinnes**, autant d'exemples de communes qui testent et ajustent leurs pratiques.

La visite technique organisée par le réseau CeM à Marche-en-Famenne rappelle également l'intérêt d'un regard « CeM-CATU » croisé, lorsque mobilité et aménagement du territoire se rencontrent autour d'enjeux très concrets.

À travers ce numéro, nous espérons contribuer à outiller votre travail quotidien, en partageant des expériences variées et en donnant à voir des démarches transposables, qu'elles soient modestes ou plus larges.

Nous vous souhaitons une lecture utile, et une année 2026 faite d'échanges, d'apprentissages mutuels et de projets qui prennent sens sur le terrain.

L'équipe de coordination du Réseau CeM





PROSPECTIVE

Dépendance automobile : anticiper les futurs possibles en Wallonie



Source : *Vivre en Ville et Accès transports viables (2013)*

La Wallonie s'est dotée de cadres stratégiques ambitieux en matière de mobilité et de climat, notamment à travers la **Stratégie régionale de mobilité (SRM)**, le **Schéma de développement du territoire** et le **Plan Air Climat Énergie (PACE)**. Pourtant, malgré ces orientations, la dépendance à la voiture individuelle reste élevée et les évolutions observées demeurent lentes.

L'analyse prospective **AutoWal2050**, menée par l'IWEPS à la demande du SPW Mobilité et Infrastructures propose une lecture systémique de cette dépendance et explore plusieurs trajectoires possibles à l'horizon 2050. Nous vous proposons ici une synthèse de l'analyse, en mettant en perspective les enseignements de cette prospective avec les objectifs régionaux en matière de mobilité durable, de transition énergétique et d'aménagement du territoire.

Pourquoi repenser de dépendance automobile aujourd'hui ?

La réduction de la place de la voiture individuelle constitue l'un des piliers de la politique de mobilité wallonne, telle qu'exprimée dans la vision FAST, la Stratégie régionale de mobilité (SRM) et le Schéma de développement du territoire (SDT). Ces cadres visent à diminuer les impacts environnementaux de la mobilité, à renforcer les alternatives à la voiture et à améliorer l'accessibilité pour tous.

Pourtant, les données les plus récentes montrent que la trajectoire effective reste marquée par une forte inertie : la voiture demeure le mode de déplacement dominant, le parc automobile continue de croître et les objectifs de report modal apparaissent difficiles à atteindre.¹

Ce décalage persistant interroge la capacité des politiques publiques à infléchir durablement les pratiques.

Dans ce contexte, la notion de **dépendance automobile** offre une clé de lecture utile. Elle permet de comprendre pourquoi la réduction de l'usage de la voiture ne relève pas uniquement de choix individuels, mais d'un système plus large, façonné par le territoire, les infrastructures et l'action publique. C'est précisément

ce que propose d'explorer l'analyse prospective Auto-Wal2050, menée en collaboration par le SPW Mobilité et Infrastructures et l'IWEPS.

La dépendance automobile : trois effets structurants

La dépendance automobile peut être comprise comme le résultat de mécanismes d'auto-renforcement qui stabilisent et encouragent l'usage de la voiture dans le temps.² Trois effets sont particulièrement éclairants :

- **L'effet club** : posséder le permis, et une voiture, donne accès à un ensemble élargi d'activités et de localisations. À mesure que ce mode de vie devient majoritaire, les personnes non motorisées sont marginalisées, ce qui renforce l'incitation à rejoindre le « club » automobile.
- **L'effet parc** : plus le nombre de véhicules est élevé, plus l'écosystème favorable à leur usage se développe (infrastructures, services, poids économique et fiscal). L'augmentation du parc rend alors collectivement rationnel son entretien.
- **L'effet réseau** : la densité et la qualité des infrastructures routières renforcent l'avantage comparatif de la voiture en termes de vitesse et de flexibilité, alimentant en retour la demande automobile.

La réduction de la dépendance automobile suppose donc une diminution progressive de l'attractivité du mode de vie centré sur la multiplication des activités et des distances (effet club), une recomposition du système de l'« automobilité » (effet parc) et, à terme, une remise en question partielle du réseau routier existant (effet réseau).

Des externalités négatives de plus en plus coûteuses

La dépendance automobile cause des problèmes environnementaux, économiques et sociaux. Elle génère des émissions de gaz à effet de serre,³ de la pollution de l'air et du bruit, nuisant à la santé et à la qualité de vie, surtout en ville. Elle entraîne aussi des coûts élevés : entretien des routes, dépendance aux carburants importés et budget ménager plus important consacré à la voiture. Socialement, elle creuse les inégalités d'accès à la mobilité, touchant les ménages à faibles revenus, les jeunes, les personnes âgées et les habitants des zones peu denses. Ces problèmes font de la place de la voiture un enjeu public majeur.

Des dynamiques de changement déjà à l'oeuvre

Malgré la forte dépendance automobile, le système de mobilité évolue. Des changements, encore partiels et inégaux, sont visibles. Ils résultent notamment de choix de politiques publiques, justifiés par les contraintes environnementales et énergétiques, et qui visent à la transformation des pratiques des wallons et des wallonnes.

Citons le développement des alternatives à la voiture (transports collectifs, modes actifs, mobilité partagée), l'électrification (lente) du parc et les objectifs d'aménagement du territoire pour renforcer les centralités et réduire les distances. Ces évolutions ne suffisent pas à inverser la trajectoire globale, mais elles constituent des signaux faibles qui ouvrent la voie à des changements plus importants selon leur consolidation.

Quatre futurs possibles pour la dépendance automobile

Le système de l'« automobilité »⁴ est donc à la fois stabilisé par des inerties fortes (la dépendance) et traversés par des dynamiques de changements, issues notamment des nuisances qu'il provoque. Ces dynamiques, combinées aux fortes inerties du système, ouvrent la voie à plusieurs trajectoires possibles. Le projet AutoWal2050 a construit quatre scénarios d'évolution possible, non pas pour tenter de prédire l'avenir, mais pour explorer des trajectoires plausibles à l'horizon 2050. Les quatre scénarios élaborés peuvent être synthétisés à travers quelques dimensions-clés. La version complète est disponible sur le site de l'IWEPS.⁵

¹ SPW Mobilité & infrastructures et IWEPS, Tableau de Bord de La Mobilité 2025, 2025.

² Gabriel Dupuy, La Dépendance Automobile: Symptômes, Analyses, Diagnostic, Traitements (Anthropos, 1999).

³ Julien Juprelle, Emissions de gaz à effet de serre (GES), (IWEPS), 2025.

⁴ John Urry, « The "System" of Automobility », Theory, Culture & Society 21, n° 4-5 (octobre 2004): 25-39, <https://doi.org/>

⁵ Rafaël Ritondo et Vincent Calay, La Dépendance Automobile En Wallonie : Une Analyse Prospective, no. 10 (IWEPS, 2025).



Source : Image générée par IA, SPW

TRAJECTOIRE	LOGIQUE DOMINANTE	PART MODALE DE LA VOITURE (2050)	ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS DU TRANSPORT	EFFETS TERRITORIAUX PRINCIPAUX
Transition organisée	Mise en oeuvre cohérente des stratégies existantes	≈ 65 %	–70 %	Renforcement des centralités, bénéfices surtout
Inertie industrielle	Maintien du modèle actuel	> 70 %	–20 %	Fractures territoriales et sociales accrues
Sobriété contrainte	Choc externe (énergétique, économique)	< 50 %	–80 %	Adaptation forcée, fortes tensions en zones peu denses
Verrouillage automobile	Priorité assumée à la voiture individuelle	75–80 %	Stable	Impasse sociale et environnementale

Cette mise en perspective montre que l’inaction relative n’est pas neutre : accompagner les tendances actuelles revient, à moyen terme, à renforcer les vulnérabilités du système de mobilité.

Anticiper plutôt que subir

AutoWal2050 met en évidence que la dépendance automobile n'est ni inéluctable ni facilement réversible. Elle résulte d'un système structuré par des choix passés et entretenu par de puissants mécanismes d'inertie. Les scénarios montrent que la seule transition technologique, notamment l'électrification du parc, ne suffit pas à réduire cette dépendance et ses externalités négatives si les distances parcourues et l'organisation territoriale restent inchangées.

Anticiper les futurs possibles de la mobilité implique donc d'identifier dès aujourd'hui les décisions qui verrouillent le système, et celles qui, au contraire, ouvrent des marges de manoeuvre. La prospective n'apporte pas de solution clé en main, mais elle fournit un cadre pour éclairer les compromis à venir et éviter que la transition de la mobilité ne soit subie plutôt que choisie.



Source : Danish Architecture Center - Photo Mikkel Eye



Source : Danish Architecture Center - Photo Mikkel Eye

En savoir plus :

Dupuy, Gabriel. *La Dépendance Automobile: Symptômes, Analyses, Diagnostic, Traitements. Anthropos, 1999.*

SPW Mobilité & infrastructures et IWEPS.

Tableau de Bord de La Mobilité 2025. 2025.

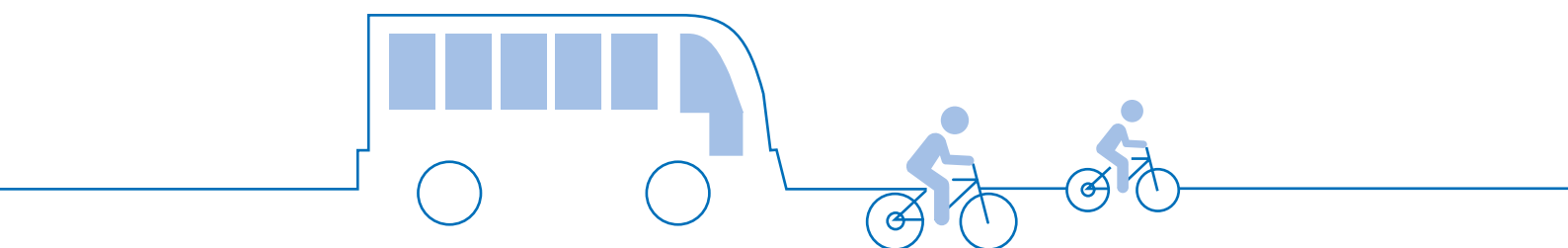
Juprelle, Julien. *Emissions de gaz à effet de serre (GES). (IWEPS). 2025.*

Ritondo, Rafaël, et Vincent Calay. *La Dépendance Automobile En Wallonie : Une Analyse Prospective. No. 10. IWEPS, 2025.*

Urry, John. « The "System" of Automobility ».

Theory, Culture & Society 21, n°4-5 (octobre 2004): 25-39.

<https://journals.sagepub.com>





MOBILITE PARTAGEE INCLUSIVE

Retour sur le webinaire ‘Autopartage et Logements’ organisé par Way To Go le 20 novembre 2025

La mobilité partagée occupe désormais une place importante dans les stratégies européennes et régionales de transition. Parmi les initiatives marquantes figure le « Green Deal Deelmobiliteit en Wonen »¹, cadre de collaboration néerlandophone qui porte sur la mobilité partagée dans le secteur de l’habitat en Flandre².

C’est dans ce contexte que l’association Way To Go³ (anciennement Autodelen) a pris l’initiative d’organiser ce webinaire en partenariat avec plusieurs acteurs publics et privés du secteur. L’événement du 20 novembre dernier a réuni une cinquantaine de participants. Il avait pour objectif de mieux comprendre les conditions de réussite de la mobilité partagée et les modèles applicables ainsi que les enjeux de gouvernance associés². Nous vous faisons ici un compte-rendu du webinaire.



Trois leviers clés

Pour soutenir la mobilité (partagée) dans les logements dans une visée inclusive, trois leviers clés ont été mis en évidence lors du webinaire :

- une offre adaptée,
- un cadre politique et stratégique
- une communication et un accompagnement sur mesure.

1. Une offre adaptée

Dès l’introduction le webinaire insiste sur la nécessité de proposer une offre adaptée. Cette préoccupation se décline selon deux axes complémentaires : la dimension physique (l’accessibilité pratique aux véhicules à proprement parler) et l’accessibilité financière (le soutien économique).

1.1 Accessibilité physique / type de véhicule

Pour que la mobilité partagée soit réellement inclusive, les véhicules et vélos doivent correspondre aux besoins variés des utilisateurs : voitures automatiques ou manuelles, à haute ou basse entrée, équipées de sièges enfants, accessibles aux personnes à mobilité réduite, ou capables de transporter poussettes, fauteuils roulants ou charges importantes. Cette diversité permet de lever les barrières physiques et de rendre le service utilisable par tous, quels que soient l’âge, la condition physique ou la situation familiale.

La manière de faire répondre l’offre aux besoins réels des habitants est illustrée par l’expérience de l’asbl SAAMO dans l’encart à la page suivante.

¹ Lien utile :

<https://omgeving.vlaanderen.be>

² A noter, pour les CeMs préoccupés par la thématique de la mobilité inclusive, qu’en mars 2024 le CeMaphore 162 abordait la « mobilité inclusive ». Dans ce numéro, on retrouve une réflexion sur les « publics laissés-pour-compte » et le rôle de Mobiel 21 face à l’exclusion liée aux transports et de l’importance du « droit à la mobilité ». Lien : mobilite.wallonie.be

³ L’asbl Way To Go entend renforcer l’autopartage et la mobilité partagée en Belgique. Way To Go se concentre sur les 4 piliers suivants : le réseau, la sensibilisation et l’information, l’influence sur les politiques, l’expertise et la recherche ainsi que l’innovation et l’expérimentation. Cela en étroite collaboration avec les opérateurs, les pouvoirs publics et les citoyens.

Partage de l'expérience de SAAMO Limburg

Limburg L'asbl limbourgeoise SAAMO est une organisation sociale active dans la lutte contre la pauvreté et l'exclusion. Elle travaille avec et pour les habitants de quartiers populaires, notamment en matière de droits sociaux fondamentaux (logement, mobilité, éducation, bien-être). Dans le projet présenté par la travailleuse communautaire Emma Reymer, l'objectif est d'aider des résidents de logements sociaux à accéder à une mobilité plus durable, plus abordable et adaptée à leurs besoins.

Au départ, des quartiers sociaux mal desservis

Les quartiers de logements sociaux sont souvent éloignés des centres urbains et mal connectés aux services. Cette situation rend les habitants très dépendants de la voiture individuelle (souvent des véhicules anciens, coûteux à entretenir et très polluants). SAAMO souhaite anticiper la transition climatique en aidant ces publics vulnérables à accéder à des alternatives de déplacement plus durables.

Une enquête auprès des habitants pour comprendre les besoins réels

Un premier travail a été réalisé dans le quartier de Sledderlo (Genk - 2700 habitants) dans l'objectif de comprendre la connaissance de l'offre de mobilité partagée, les usages, et surtout les difficultés rencontrées. L'analyse des 15 entretiens individuels approfondis, des 108 questionnaires et des ateliers participatifs a permis notamment de formuler des recommandations pour les pouvoirs publics et partenaires locaux pour rendre la mobilité partagée plus inclusive. Puis, la société de logement social WIL a demandé à SAAMO d'investiguer comment les deux voitures partagées obligées par la ville dans un nouveau projet de logement pourraient être intégrées et adaptées aux besoins des habitants. Un premier sondage démontrait par exemple que 40% des habitants n'ont pas de permis de conduire, rendant l'autopartage classique inaccessible à une partie du public.

Une approche centrée sur les habitants : adapter l'offre, pas l'inverse

Sur base de ces constats, SAAMO a développé une offre de mobilité partagée multimodale, complémentaire aux deux voitures partagées prévues dans un nouveau projet à Bilzen :

- un tricycle électrique
- un 'scootmobile' pour personnes à mobilité réduite
- une vélo électrique

Ces options permettent aux personnes n'ayant pas de permis, peu sûres à vélo ou peu mobiles, d'avoir malgré tout une solution de déplacement en autonomie.

Des dispositifs simples, non numériques et accessibles

Pour toucher un public présentant des difficultés numériques du public, SAAMO propose différents services :

- inscriptions physiques, en face-à-face
- explications sur place ("voici le vélo, voici le coffre à clés...")
- réservation via un cahier papier, sans application ni compte en ligne
- accompagnement individuel (ex : réapprentissage du vélo pour une habitante traumatisée par un accident)

Cette approche réduit fortement les barrières psychologiques ou techniques.

Premiers résultats observés

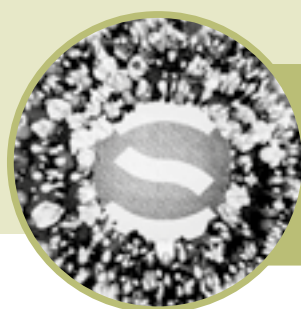
Si le projet est toujours en cours, une évaluation à mi-parcours a déjà permis de relever plusieurs impacts positifs :

- Le tricycle, le vélo et la "scootmobiel" (ce véhicule électrique à trois ou quatre roues, conçu pour les personnes à mobilité réduite, qui se déplace à une vitesse réduite de 6 et 15 km/h) ont un fort impact sur l'autonomie des habitants.
- Certains deviennent des utilisateurs réguliers et parlent d'un vrai changement dans leur qualité de vie.
- Beaucoup d'habitants cumulent plusieurs difficultés (peur du trafic, manque de confiance, compétences limitées) et doivent être accompagnés progressivement.

L'expérience donne à penser à SAAMO que prévoir un nombre fixe de voitures partagées sur base du nombre de logements n'a pas de sens dans ce cas de figure. Il conviendrait idéalement d'adapter l'offre au profil réel des habitants. Cela, en fonction des réponses aux questions suivantes :

- Combien ont un permis ?
- Quels sont leurs besoins de mobilité ?
- Quel type de véhicule leur est utile ? A titre d'exemple, lorsque 40 % des habitants n'ont pas de permis de conduite, mieux vaut 1 voiture partagée et un assortiment de solutions légères (vélos adaptés, tricycles, scooter PMR) plutôt que 2 voitures.

En savoir plus : [Home - SAAMO Limburg](https://www.saamolimburg.be)



SAAMO
Limburg

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

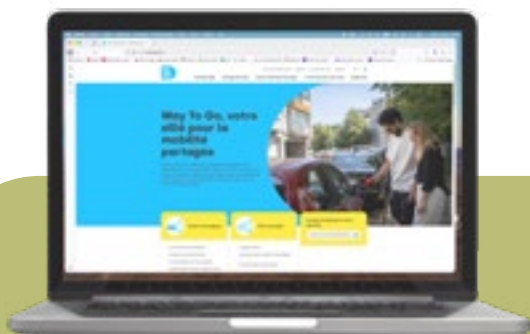


1.2 Accessibilité financière

Certaines personnes peuvent rencontrer des obstacles économiques à l'utilisation de l'autopartage ou du vélo partagé. Une offre adaptée passe par des formules tarifaires flexibles et des dispositifs de soutien financier : abonnements subventionnés, crédits mobilité, ou accès gratuit/à tarif réduit via des partenaires locaux (associations, services sociaux, employeurs, logements sociaux).

L'enjeu est bien de permettre une mobilité (partagée) qui ne soit pas un privilège mais devienne un service abordable pour tous.

L'expérience de Way To Go à Gand (ci-dessous) illustre la manière dont cette préoccupation d'accessibilité financière est rencontrée sur le terrain.



» Partage de l'expérience Way To Go à Gand

De juin 2024-décembre 2025, Way To Go a mené, pour la Ville de Gand, un projet visant à réduire les obstacles à l'usage de la mobilité partagée parmi les habitants de quatre quartiers vulnérables : Muide-Meulestede, Dampoort, Nieuw-Gent et Brugse Poort. Le projet s'est articulé autour de deux grands volets : la présence d'un accompagnement de proximité et la mise en place d'un tarif social, complétés par des enseignements utiles pour des politiques inclusives de mobilité partagée. Nous allons ici reprendre les éléments relatifs à la tarification.

Le tarif social : pour lever la barrière financière

Ce second pilier consistait à développer un tarif social co-construit avec des organisations de lutte contre la pauvreté. Suite au constat initial d'un coût fixe élevé (frais d'inscription, abonnement, caution) représentant un obstacle majeur pour les publics précarisés, un tarif social a été mis en place. Les caractéristiques de ce tarif social sont :

- aucuns frais d'inscription ;
- pas d'abonnement ;

- pas de caution ;
- Way To Go se portait garant en cas de franchise ;
- un crédit de 50 € pour tester les voitures partagées ;
- un tarif réduit de type "1/5 du prix" pour les vélos partagés, selon la catégorie de vélo. L'inscription était basée sur la recommandation d'un partenaire social, sans exigence de documents ou de statuts. Cette simplicité était cruciale.

Après six mois, les utilisateurs pouvaient passer au système régulier, avec possibilité de payer la caution en plusieurs fois. Environ 50% des utilisateurs du tarif social ont basculé vers le tarif normal – signe d'un effet structurel positif quant à la montée en autonomie.

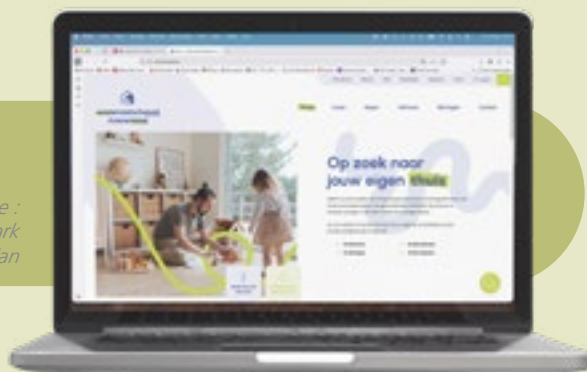
Quelle leçon tirer du projet ?

Parmi les leçons, Way To Go tire surtout comme enseignement de cette expérience la nécessité d'élaborer une solution adaptée à chaque quartier/projet. Ce facteur est décisif, les mesures financières seules ne suffisent pas.



woonmaatschappij rivierenland

Source :
natuurpark
rivierenland



► Partage du cas d'étude du projet «Rivierenland » mené par la Ville de Malines

La dernière intervention du webinaire présente l'expérience de la société de logement Rivierenland, société de logement social active à Malines et Willebroek, impliquée dans le projet européen Share North Square. L'objectif de l'initiative est l'implémentation de la mobilité partagée dans des quartiers de logements sociaux, en l'accompagnant d'un soutien social adapté.

Public cible et motivations

La mobilité partagée est introduite auprès des locataires sociaux et de quelques acquéreurs du programme. Les quartiers concernés sont importants (300 et 500 logements) et accueillent un public très divers : familles, personnes âgées, ménages précarisés. Les motivations principales de la société de logement sont :

- Réduire le nombre de places de stationnement coûteuses à construire, en proposant des alternatives de mobilité.
- Renforcer le vivre ensemble et l'accessibilité : la mobilité est vue comme partie intégrante du "logement durable", au même titre que la qualité du bâti.

Démarche : analyse des besoins, partenariat et mise en oeuvre

1. Enquête et diagnostic

Avec la Ville de Malines, Rivierenland a d'abord fait mener une enquête de terrain (porte-à-porte) pour comprendre les besoins : voiture partagée, vélos partagés, vélos cargo, etc. Les discussions portaient souvent d'abord sur d'autres enjeux du quotidien (voiries, bus), mais un intérêt latent pour la mobilité partagée apparaissait une fois les barrières mieux comprises.

2. Recours à un cadre existant et coopération

Ne disposant pas d'expertise propre en mobilité partagée, Rivierenland s'est adossé à différents partenaires :

- IGEMO, l'intercommunale, qui dispose d'un cahier de charges-cadre pour la mise en place de services de mobilité partagée.
- La Ville de Malines, initiatrice du projet.
- Le réseau Green Deal.

IGEMO a finalement adapté son cahier des charges afin que d'autres opérateurs de logement puissent également l'utiliser, facteur crucial pour éviter de mettre en place un système isolé du reste de la ville.

3. Accompagnement social : rôle de Way To Go

Après déploiement de l'offre, l'accompagnement des habitants est confié à Way To Go à travers :

- des séances d'information dans les quartiers,
- une présence régulière pour aider à utiliser les services,
- un soutien personnalisé (maîtrise du numérique, compréhension des tarifs, premiers usages).

Cet accompagnement est essentiel : beaucoup d'habitants rencontrent des obstacles liés au numérique, à la langue ou aux coûts initiaux (caution, abonnement...).

Mise en place concrète

Trois sites pilotes ont été aménagés avec à chaque fois 1 voiture électrique et 4 vélos partagés (dont 3 VAE) par site. La Ville de Malines a lancé une campagne de communication et a mis en place un règlement de soutien financier comprenant un tarif réduit ou des avantages pour les six premiers mois (pas de frais d'inscription, bons de réduction...). Les premiers chiffres montrent que même sans communication préalable, les vélos partagés sont déjà bien utilisés, et qu'une petite implantation (ou un sous-quartier d'une échelle réduite) suscite plus d'usage qu'une grande.



Source des 3 photos : SN2 Interreg North Sea

Enseignements et difficultés

1. Réussites

- Le modèle fonctionne particulièrement bien là où l'offre répond à une vraie demande locale.
- Pour certaines implantations, les habitants adoptent plus facilement les vélos que les voitures.
- Les partenaires extérieurs (IGEMO, Way To Go, Green Deal) apportent une expertise indispensable.

2. Échecs et ajustements

- Échec dans un quartier de logements destinés à la vente : une offre de mobilité partagée n'a pas pu être implantée car les habitants, devenus propriétaires, ont refusé d'avoir des « étrangers » dans leur cour commune (peurs d'incivilités, dépôt d'encombrants...). L'absence de dispositions dans l'acte de base d'achat des logements rendait l'implantation impossible.
- Dans une résidence de personnes très âgées (souvent 80+), l'analyse a montré que la mobilité partagée n'était pas adaptée ; l'alternative pertinente est un service de transport accompagné.

Cette expérience montre qu'une implantation réussie de mobilité partagée dans le logement social nécessite :

- une analyse fine des besoins, sans présumer de l'intérêt des habitants ;
- une intégration dans la politique urbaine existante ;
- un accompagnement actif avec une présence forte et des solutions sur mesure ;
- des partenariats solides et l'utilisation de cadres existants ;
- de la flexibilité : chaque quartier a ses propres dynamiques et solutions adaptées.

En savoir plus :

[Home - Woonmaatschappij Rivierenland](#)
<https://www.mechelen.be>

2. Cadre réglementaire

Way To Go insiste sur l'importance de développer des politiques locales et régionales qui soutiennent la mobilité partagée. Il montre que la réussite des projets dépend fortement de l'intégration dans le tissu urbain et dans le cadre réglementaire, par exemple en collaborant avec les différents acteurs : les communes, les intercommunales et les sociétés de logement social. L'existence de cahiers de charges ou cadres d'implémentation facilite la mise en place d'offres standardisées et accessibles, évitant que chaque acteur doive repartir de zéro.

Le volet de la mobilité partagée du projet "Rivierenland" a été présenté dans le webinaire (voir encart qui précède). Cette expérience soutenue par un projet Européen Interreg illustre l'articulation et la collaboration entre acteurs institutionnels, experts et associations.

Notons aussi l'importance d'intégrer le « volet inclusivité » dès la phase de conception, dans le marché public, via différentes clauses :

- imposer des critères d'accessibilité aux opérateurs ;
- prévoir des mécanismes permettant à d'autres acteurs (sociétés de logement, organisations de soins, communes voisines) de rejoindre facilement le marché public en vue de répandre le réseau de véhicules partagés pour maximiser l'impact.

3. Communication et accompagnement sur mesure

Pour que la mobilité partagée soit réellement accessible, y compris aux personnes en situation de précarité ou de vulnérabilité, la communication et l'accompagnement doivent être adaptés aux besoins de chacun. Les 3 exemples en attestent.

Way To Go insiste : la communication doit être simple, claire, visuelle et accessible, idéalement accompagnée de vidéos explicatives. Un autre point primordial est la nécessité de former les intermédiaires de première ligne (travailleurs sociaux, services d'accueil, personnel de logement). Ce sont eux qui, au bon moment, peuvent proposer l'autopartage comme solution réaliste à une personne confrontée à un problème de mobilité, à des coûts liés à la voiture ou encore à aux difficultés numériques des habitants.

Pour conclure

La mobilité partagée ne se limite pas aux infrastructures, le webinaire a réussi à démontrer que l'accompagnement des usagers et la collaboration avec les acteurs locaux sont essentiels pour garantir son adoption. Faciliter l'accès au logement et à la mobilité sans posséder de voiture peut rendre le logement plus abordable. En combinant infrastructure, accompagnement personnalisé et coopération locale, la mobilité partagée devient un levier inclusif et durable au service des habitants

 En savoir plus : Webinaire complet « Mobilité partagée – Green Deal Deel-mobiliteit en Wonen » : <https://www.youtube.com/watch>

En Wallonie, mise en perspective

La mobilité partagée est aujourd'hui un levier essentiel pour faire évoluer le système de mobilité wallon : elle contribue au transfert modal, réduit la congestion et améliore l'accessibilité du territoire pour tous.

C'est dans cette optique que la Région wallonne s'inspire des initiatives pionnières développées dans les autres régions du pays, où l'offre et l'usage de ces services sont déjà plus avancés. Le webinaire du 20 novembre a d'ailleurs mis en lumière plusieurs conditions de réussite : l'accompagnement des usagers, une offre adaptée aux besoins réels et une coopération étroite entre acteurs locaux.

La participation de la Wallonie au programme Interreg Shared Mobility Action Programme Exchange s'inscrit dans cette logique d'apprentissage.

Ce programme permet aux autorités publiques européennes d'échanger leurs bonnes pratiques de gouvernance en matière de mobilité partagée, avec l'appui d'experts — dont l'association Way To Go, qui a animé le webinaire et contribue activement à cette dynamique.

L'autopartage, en particulier, constitue déjà une solution efficace pour un certain public, aujourd'hui surtout urbain et diplômé (Way To Go – Février 2023). Mais pour que la mobilité partagée devienne une réelle alternative pour un plus grand nombre de citoyens wallons, il est indispensable de rendre ces services plus accessibles, abordables et proches des besoins quotidiens.



ACTIONS

En route vers la Semaine de la Mobilité : œil dans le rétro du côté de Spa



Pour bien préparer la prochaine édition de la Semaine de la Mobilité, nous mettons aujourd'hui en lumière l'un des lauréats 2025 : la Ville de Spa, récompensée pour ses actions ambitieuses et inspirantes.

Chaque année, du 16 au 22 septembre, la Semaine européenne de la Mobilité invite citoyens, communes et organisations à repenser leurs déplacements et à privilégier des alternatives à la voiture individuelle.

En Wallonie, l'édition 2025 — coordonnée par le Service Public de Wallonie — a été marquée par un thème fort, celui de la santé, et par une participation record : initiatives locales, kilomètres parcourus, mobilisation des acteurs... une dynamique sans précédent.

Parmi les communes engagées, la Ville de Spa s'est particulièrement distinguée, remportant le prix de la Meilleure Administration/Institution publique. Cette reconnaissance salue la variété des publics touchés, la fermeture du centre-ville aux voitures, le prêt de vélos cargo et électriques au personnel communal, l'organisation de visites de chantiers pour renforcer la transparence, ainsi que la collaboration active avec de nombreux partenaires (services communaux, écoles, Police locale, CRIE de Spa, AKT for Wallonia...).

Zoom sur les actions menées par la Ville de Spa dans le cadre de la semaine de la Mobilité

Une « journée sans voiture »

Entre autres activités lors de cette édition 2025, la commune de Spa organisait la deuxième édition de sa journée sans voiture, un événement que la Ville entend désormais inscrire comme un rendez-vous annuel. Au-delà de la piétonnisation du centre, les actions mises en place visaient à encourager un changement des habitudes de déplacement : tests de vélos pour le personnel communal, opération « En route vers l'école à vélo », ou encore mise en place d'une « boîte à idées » pour améliorer le parking vélo.

Retour d'expérience de la CeM de Spa

Le Réseau CeM est parti à la rencontre d'Estelle Fabry, coordinatrice POLLEC de la Ville de Spa, afin de recueillir son retour d'expérience sur l'organisation de l'édition 2025 de la Semaine de la Mobilité.

Quels conseils donnerais-tu aux communes qui souhaiteraient se lancer dans une Semaine de la Mobilité ?

Mon premier conseil est de lister l'ensemble des partenaires présents sur le territoire et d'imaginer les actions qui peuvent être mises en place (association des commerçants, Plan de Cohésion Sociale, bibliothèque, écoles, ...). Ensuite, se renseigner sur les besoins de ses collègues et leurs freins à utiliser la mobilité douce. J'ai aussi la chance d'avoir un comité de pilotage pour le plan climat et d'un comité vélo qui ont permis de faire remonter plusieurs idées d'actions à mettre en place et de partenaires à contacter.

Quels moyens humains ont été mobilisés ?

Nous avons travaillé à deux CeM sur le projet. Deux comités de citoyens ont été réunis, soit environ 20 personnes. L'appui de différents collègues (dynamisation commerciale, chargé de communication, service travaux, ...) a été utile dans la mise en place des actions et pour la diffusion de la communication. Quelques

partenaires externes ont été associés au projet : l'asbl Ciréfasol, la Zone de Police des Fagnes, le conseil consultatif communal des personnes à mobilité réduite, deux vélocistes spadois, Association des commerçants, Dionyse pour l'ambiance musicale, AKT for Wallonia, ... Somme toute, pas mal de personnes, comme vous pouvez l'imaginer.

Quels moyens financiers ont été déployés ?

Cette semaine de la mobilité aura coûté à la Ville de Spa moins de 1.500€ (le prêt des deux vélos et de la remorque s'est élevé à 800€). Il est donc tout à fait possible de mettre en place des actions concrètes sur le changement de comportement en touchant un maximum de monde avec peu de budget.

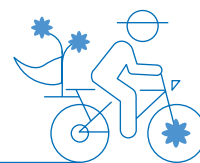
Quelle part approximative de ton temps de travail as-tu consacrée à l'événement ?

J'ai commencé à travailler sur le projet en mai et j'estime avoir travaillé dessus en moyenne 1/3 temps jusqu'en septembre (avec des périodes très intenses où on était à plus qu'1/2 temps).

 En savoir plus : <https://www.villedespa.be/ma-ville/climat>



 Source : Shop in Spa



Des initiatives éducatives pour les écoles

Les écoles ont été largement associées à la Semaine de la Mobilité. Les élèves de Creppe ont pris part à une animation vélo à Bérlinzenne, organisée en collaboration avec le CRIE de Spa. Parallèlement, les écoles de Creppe et de Nivezé ont participé à l'action « En route vers l'école avec style », qui a vu les enfants rejoindre leur établissement avec des « engins roulants » décorés pour l'occasion.

Ces activités ont permis d'aborder la mobilité active de manière ludique et participative.



Source : Photos issues de Shop in Spa

Un programme pour tout public

La ville a également mis en avant ses nouveaux parcours de marche, trail, VTT/Gravel et vélo route au départ du centre sportif, incitant les habitants à découvrir ou redécouvrir leur territoire autrement. Un quiz en ligne sur la mobilité et la santé, une piste d'habileté vélo animée par la Police et surtout la journée « La Ville est à nous », qui a transformé le centre-ville en espace réservé aux piétons, ont marqué les temps forts de la semaine.

Les visiteurs ont ainsi pu profiter de stands dédiés à la mobilité, d'ateliers de réparation, d'initiatives autour de l'accessibilité et de la prévention, ou encore de tests de matériel. La bibliothèque a proposé une balade contée, tandis que concerts, braderie, brocante prolongée, exposition de dessins et défilés de mode ont contribué à l'ambiance festive. Une calèche facilitait par ailleurs l'accès au centre-ville depuis les parkings de déstassement, au bénéfice des visiteurs et des clients des hôtels.

Test de nouveaux modes de déplacement

Le prêt et le test de vélos cargo et électriques pour les ouvriers ont apporté une dimension concrète et innovante, tout comme la récupération des vélos inutilisés de l'office du tourisme pour les agents communaux.

Communication de l'événement

La Ville de Spa a bien compris la nécessité de rendre visible ses actions en travaillant sur sa visibilité.

Pour toucher un public le plus large possible, la commune a multiplié les canaux de communication : réseaux sociaux de la Ville, site internet communal, bulletin communal, plateforme du SPW dédiée à la Semaine de la Mobilité, presse locale.

Des affiches et des flyers ont également été distribués dans les écoles et les commerces. En interne, une communication ciblée (mails, affichages et relais des responsables) a permis de mobiliser efficacement les agents communaux.



Q Source : commune de Gerpinnes



COMMUNES RURALES

Gerpinnes teste la chaussée à voie centrale

Lors de la formation Manager Vélo, la Conseillère en Mobilité (CeM) de Gerpinnes avait brièvement présenté l'expérience de sa commune dans la mise en place d'une chaussée à voie centrale (CVC). L'aménagement, implanté depuis septembre 2025 sur une longueur de 5400m sur une voirie inter-villages reliant Gerpinnes-centre à Joncret (≈ 12 700 habitants), illustre une volonté politique et administrative d'explorer des solutions cyclables pragmatiques, compatibles avec un territoire semi-rural et vallonné.

La CVC existe déjà à l'étranger dont on bénéficie de retours d'expériences, et se matérialise chez nous dans le Code de la Route depuis 2022.

Elle fait l'objet de recommandations détaillées dans la Sécurithèque du SPW MI¹. Pourtant, elle reste rare en Wallonie. Pour mieux comprendre cette démarche pionnière, nous sommes allés rencontrer Anaïs Evrard, la CeM de la commune, et Nicolas Houyoux, Directeur technique responsable du pôle "Cadre de vie".

Leur retour d'expérience éclaire les conditions concrètes de mise en oeuvre, la gouvernance interne, les réactions citoyennes et plus généralement les enseignements utiles pour d'autres communes.

Une chaussée à voie centrale... c'est quoi déjà ?

Selon la définition de la Sécurithèque de la Wallonie¹, une chaussée à voie centrale » (CVC) est une chaussée sans marquage axial, composée d'une voie centrale destinée au trafic motorisé, encadrée par deux bandes latérales dédiées aux modes actifs.

Les usagers motorisés sont autorisés à emprunter les bandes latérales lors des croisements ou dépassements, à condition de ne pas mettre en danger les piétons et les cyclistes qui s'y trouvent.

En Wallonie, les critères d'implantation sont les suivants :

- une densité de trafic faible (≤ 3000 véh/jour dans les deux sens),
- des zones peu ou pas bâties.
- de bonnes conditions de visibilité,
- là où il y a un passage de cyclistes et de piétons avéré,
- quand la réalisation d'infrastructures cyclables ou cyclo-piétonnes séparées n'est pas envisageable ou en attendant qu'un tel aménagement soit réalisé.

La CVC est implantée en général des voiries de liaison inter-villages hors agglomération, mais elle peut également se trouver en agglomération dans des zones présentant les mêmes caractéristiques (faible densité de trafic et de bâti) et qui ne sont pas soumises à une pression en matière de stationnement.

Pourquoi Gerpennes a-t-elle choisi la CVC ?

1. Une volonté politique inscrite dans le PST

Le projet figurait dans le programme politique du collège communal et a été intégré dans le Plan Stratégique Transversal (PST). Il s'agissait d'un aménagement "rapide", techniquement léger et financièrement modeste, pouvant être inscrit dans un plan de marquage annuel existant. « Il est passé avant d'autres projets parce qu'il était plus facile à mettre en oeuvre et déjà budgété » nous précise Nicolas.

Ce choix répondait également à plusieurs objectifs du PST :

- augmenter la part de mobilité active des déplacements,
- sécuriser les liaisons inter-villages,
- soutenir la mobilité scolaire,
- compléter l'importante dynamique locale autour du RAVeL.

2. Un choix raisonné pour sélectionner la voirie

Aucune voirie n'avait été imposée par les élus : les services ont analysé plusieurs options grâce à un cadastre interne des voiries, incluant des plans à différents moments de l'histoire, des données de vitesse, des informations sur les sentiers et servitudes et des relevés de terrain.

La voirie sélectionnée présente :

- un profil plat (ce qui est rare dans la commune concernée),
- une bonne visibilité dans les deux sens,
- une absence d'habitations,
- l'impossibilité de créer trottoir ou piste dédiée dans l'assiette existante,
- une liaison directe vers une école communale, renforçant l'intérêt en mobilité scolaire,
- un trafic moyen journalier (relevé par les analyseurs internes) de ± 50 deux-roues, ± 500 véhicules légers, et ± 50 de véhicules de 6m ou plus,
- une vitesse autorisée de 90km/h et une V85² de 71 km/h (avant aménagements).

Une fois le choix de l'aménagement fait de la chaussée à voie centrale sur base des recommandations de la Sécurithèque, dans laquelle la vitesse ne fait pas partie des critères, la voirie passe de facto à 70 km/h selon l'Article 11.2.3° du Code de la route.

¹ [La chaussée à voie centrale - Sécurithèque.](#)

² La vitesse « V85 » est la vitesse en dessous de laquelle roulent 85 % des conducteurs sur une route donnée.

Comment la commune s'est organisée pour mettre en place le projet ?

De nombreux aspects du projet présentent un intérêt méthodologique pour les CeM.

1. Transversalité : un projet "multi-services"

Nicolas nous précise que « chacun est venu mettre sa petite touche ». En effet, le pilotage a mobilisé de nombreux agents, issus :

- du service mobilité (réflexion stratégique, communication technique),
- du bureau d'études techniques (plans, métrés),
- du service travaux (pose des panneaux, logistique),
- du secrétariat (arrêté/ordonnance),
- du service communication (coordination des messages, réseaux sociaux),
- d'un « agent-drone » pour les images aériennes.

Cette coopération interne est sans doute l'un des enseignements de l'expérience. La commune compte bien développer cette approche dans des projets de plus grande ampleur.

2. Une phase test

Gerpennes a volontairement opté pour un arrêté/ordonnance d'un an, évitant dans un premier temps le règlement complémentaire de circulation routière.

Les objectifs de la commune étaient ici multiples, mais essentiellement celui de tester sans engager définitivement la commune, cela dans pour pouvoir revenir en arrière sans devoir délibérer à deux reprises.

Cette approche suit les recommandations déjà présentées dans la Cémathèque 52 sur les aménagements temporaires¹ et s'appuie sur les possibilités offertes par le CDLD.

À noter, que pour s'assurer de la possible pérennisation du projet, la commune a souhaité être accompagné dans ce projet par la Direction des Déplacements doux et de la Sécurité des aménagements de voiries du SPW MI. Ceci a permis de confronter la réalité du terrain tant avec les recommandations de la Sécurothèque qu'avec la réglementation.

3. Un budget très limité

« On a choisi la version la moins chère et la plus facile à effacer » précise Nicolas Houyoux

- Marquage : intégré dans un budget annuel de marquage de 50 000€€ (en réalité, pour ce projet, un coût marginal de quelques heures de travail).
- Panneaux : fabriqués sur mesure, en suivant les recommandations de la Sécurothèque,
- Marquage non thermocollé, par choix : effaçable en cas d'abandon, faible coût et idéal pour une phase test.

Quel a été le dispositif de communication autour du projet ?

La commune a déployé une communication structurée et progressive, via différents canaux et vers des publics cibles variés :

1. En interne et vers les élus

- Présentation en commission mobilité, incluant majorité et opposition.
- Transparence complète sur les raisons du test et son caractère temporaire.

2. Vers les citoyens

- Explications techniques dans le bulletin communal.
- Publication sur les réseaux sociaux : réactions initialement très critiques ("argent inutile", "danger"), suivies d'une stabilisation 50/50 puis d'une remontée des avis positifs.
- Mise en place d'un questionnaire en ligne (QR code / Google Forms) accessible directement sur le terrain.

Résultat des courses : après quelques semaines plus de 70 % d'avis favorables pour des aménagements similaires ailleurs dans la commune.

La Direction des Déplacements doux et de la Sécurité des aménagements de voiries du SPW MI insiste, de son côté, sur la nécessité d'une communication rigoureuse, c'est un élément clé de réussite. Les visuels fournis doivent être conformes à la réglementation et aux recommandations.

¹ [cematheque_0052.pdf](#)





Source : commune de Gerpinnes

3. Une vidéo pédagogique

Une vidéo de sensibilisation présentant les comportements à adopter (usagers motorisés et cyclistes), jouée par des membres du collège communal.

Cette action, inhabituelle en Wallonie, a permis de toucher un large public, d'expliquer simplement un dispositif encore mal connu et d'ancrer l'aménagement dans une logique pédagogique plutôt que punitive.

Qu'en est-il des premiers résultats et des perspectives ?

Après quelques mois d'existence, aucun accident ni incident n'a été signalé sur le tronçon. Une bonne appropriation semble progressivement se mettre en place. Les premières données de novembre 2025 ne montrent pas d'évolution de la v85. Une nouvelle analyse post aménagement aura lieu au printemps afin d'objectiver et de comparer les vitesses quand la présence de cyclistes sera plus marquée.

La décision de pérennisation appartiendra au Conseil communal. Si les services techniques jugent l'expérience positive, nos deux interlocuteurs restent prudents : « *l'aménagement semble adapté au tronçon choisi, toutefois, nous n'allons pas présager l'avis du Conseil sur une période de test qui reste encore insuffisante* ». Ils pensent toutefois déjà à étendre l'expérience, avec une seconde CVC qui pourrait être envisagée si les conditions de visibilité le permettent. Le potentiel ne semble toutefois pas énorme : peu de tronçons sont comparables, le côté vallonné induit souvent des problèmes de visibilité peu propice au bon fonctionnement de la mesure.

Un enjeu pour les communes rurales ?

Gerpinnes montre qu'une commune rurale, même vallonnée, peut se lancer dans l'aventure. « Ce n'est pas qu'un aménagement pour les territoires plats. On a trouvé une voirie qui s'y prêtait » nous dit Nicolas. L'expérience de Gerpinnes illustre comment une commune peut tester un aménagement innovant avec peu de moyens mais beaucoup de méthode. Le choix du test, la transversalité interne, la communication maîtrisée et la consultation citoyenne constituent de bons leviers pour les CeM désireux d'expérimenter ce type d'outil.

La chaussée à voie centrale est un aménagement parmi d'autres, nous insistons sur le fait qu'il doit être utilisé à bon escient, en aucun cas il ne peut être une solution de facilité, au détriment d'un aménagement séparé qui serait plus qualitatif.

Cette démarche montre l'intérêt de cet outil destiné au milieu rural, et attire l'attention sur la nécessité de sélectionner soigneusement le tronçon concerné. Merci à Anaïs et Nicolas de leur partage, l'initiative gerpinnoise nourrit ainsi, avec la mise en commun de nos pratiques, la vitalité de notre réseau.

En savoir plus :

Lien vers site de la commune de Gerpinnes : <https://www.gerpinnes.be/ma-commune/mobilite/chaussee-a-voie-centrale-phase-test-a-la-rue-d'hymiee-donnez-votre-avis>

Vidéo : <https://www.facebook.com/lesengages.gerpinnes/videos>



RESEAU CeM

Visite technique à Marche-en-Famenne



Le réseau des Conseillers en Mobilité organisait, le 1^{er} décembre 2025, une visite technique à Marche-en-Famenne. Exemple dans sa manière de combiner vision territoriale et mobilité, la commune a été distinguée comme commune “la plus favorable aux cyclistes” dans les éditions 2021 et 2023 du Baromètre vélo GRACQ/Avello¹.

Cette journée, inscrite dans la dynamique de formations continues du réseau CeM, a réuni 30 participants, ainsi qu’une dizaine de référents communaux et partenaires locaux. La journée visait à éclairer la manière dont une ville moyenne met en oeuvre une stratégie pérenne en matière de mobilité, le mode de gouvernance du territoire exploré et les défis des zones moins denses face à la gestion du stationnement.

Cette visite a également mis en avant l’intérêt de favoriser les échanges entre le réseau CeM et le réseau CATU (Conseiller en Aménagement du Territoire et Urbanisme), pour appréhender simultanément les enjeux de mobilité et d’aménagement du territoire, et de favoriser une meilleure interpénétration des thématiques souvent abordées séparément.

Une visite de terrain

Guidés par Anne Schmitz, CeM de la commune de Marche-Famenne, Vincent Roquet, du service travaux (CeM également) et Bertrand Lavis (CATU responsable du service Aménagement du Territoire), les participants ont parcouru plusieurs sites représentatifs des politiques marchois.

¹ L’édition 2021 du baromètre est basée sur les avis recueillis fin 2020 ; elle réapparaît comme la seule commune plutôt favorable dans l’édition 2023 également, soulignant la constance de cette perception locale dans le ressenti des cyclistes wallons. En savoir plus Baromètre cyclable wallon 2021 - Avello



Source : lcedd

La visite à pied a ainsi permis de découvrir des aménagements du cœur de ville :

- le parc Saint-François : futur axe structurant pour les modes actifs, et déjà bien agréable aujourd'hui ;
- le parc de l'Hôtel de Ville, intégré dans un réseau d'espaces publics reconfigurés.
- le boulevard urbain avec sa piste cyclable bidirectionnelle centrale, fruit d'un long travail de requalification de la N86 ;
- des dispositifs de stationnement : zones Shop&Go équipées de capteurs, panneaux dynamiques de disponibilité des places, application Marche Mobilité ;
- la place aux Foires, en reconfiguration progressive vers un espace partagé, apaisé et multifonctionnel.
- des box et abris vélos sécurisés : investissements récents, objets de nombreuses questions des CeM (coût, gestion, usage nocturne, modèle de développement).

Quant au déplacement en car en périphérie, il nous a donné à voir :

- un cheminement cyclable inter-village chaussée de Marenne (à Verdenne), où la commune a opté pour des rétrécissements de voirie et un aménagement cyclable en montée ; cet aménagement a été beaucoup débattu ;
- la gestion des vitesses hors agglomération a retenu l'attention des CeMs confrontés à pareil défi ;
- à Marloie, le croisement entre les rues de l'Ancienne Poste et de la Station rebaptisé 'place de la Fraternité' par les habitants, un exemple de centralité villageoise, ainsi que les abords de la gare, pôle multimodal en mutation, incluant Kiss&Ride, auto-partage, stationnement vélo et services TEC.

Cette matinée a permis d'illustrer la cohérence entre vision territoriale, logique de quartier apaisé, modes actifs et politique de stationnement. Les échanges ont aussi rappelé l'importance de la progressivité des aménagements, notamment via le test des propositions d'aménagements.

La gouvernance, un moteur décisif des projets

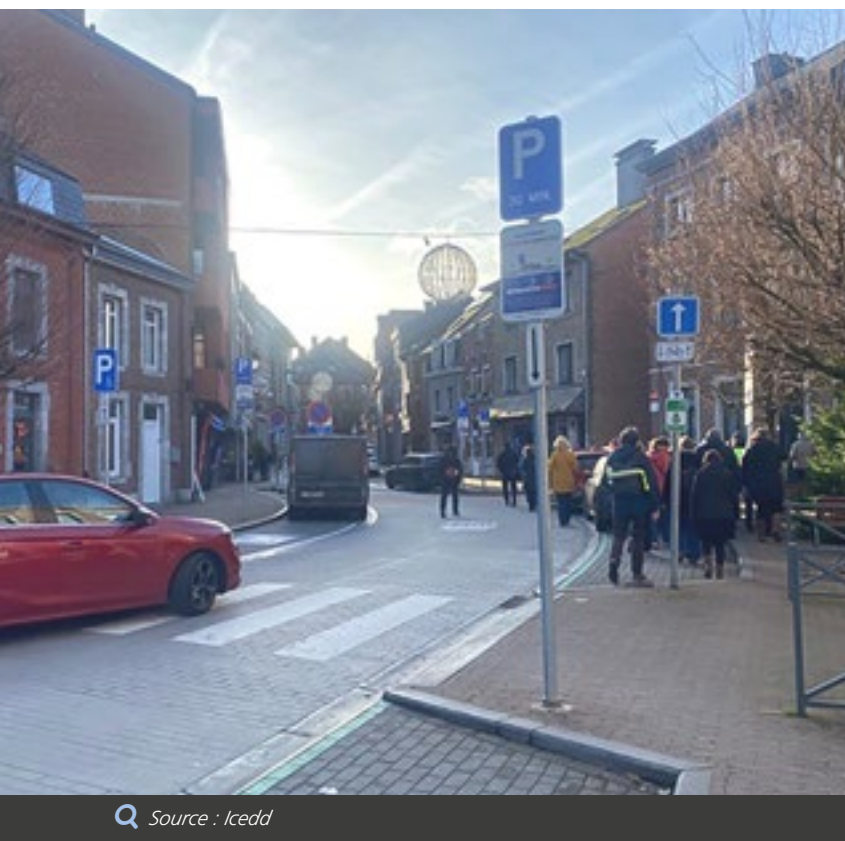
Les présentations de l'après-midi et les échanges ont mis en évidence une gouvernance robuste et durable au service de la réussite marchoise.

Parmi les éléments structurants :

- un lien fort entre mobilité et développement urbain, consolidé par un travail transversal entre les services ;
- une continuité institutionnelle, avec une CeM active depuis plus de 15 ans, garantissant ce lien entre les services et une grande stabilité ;
- une capacité à capter et assembler de nombreux financements : PCDR, plans thématiques, CGT, programmes Wallonie cyclable (PIWACY, PIMACI), Digital Wallonia, fonds européens (FEDER, FEADER), subsides provinciaux, etc.

Transversalité supra-communale

L'asbl GAL/ Pays de Famenne a mis en lumière le partenariat étroit entre la commune et d'autres acteurs : le GAL ROMANA regroupant 3 communes (Rochefort, Marche, Nassogne) et le Pays de Famenne impliqué sur 6 communes (Rochefort, Marche, Nassogne, Hotton, Durbuy et Somme-Leuze). Cette association est non seulement pionnière en matière de réseau points-noeuds en Wallonie, mais elle est aussi active dans les domaines de la sensibilisation scolaire, des actions vélobus, d'ateliers de réparation de vélos, ou encore de la coordination supra-communale.



Source : Icedd

Cette gouvernance multi-échelles montre comment une commune peut articuler infrastructures, communication, sensibilisation et mobilisation des acteurs au service d'une trajectoire cohérente.

L'éco-mobilité et le renforcement des centralités

L'intervention conjointe de l'IGEAT et de la CPDT a permis de replacer les observations de terrain dans un cadre plus large, en lien avec le Schéma de Développement du Territoire (SDT). L'éco-mobilité y est abordée comme une approche transversale, intégrant à la fois les déplacements et les choix d'aménagement. Le renforcement des centralités apparaît comme un levier essentiel pour concrétiser la notion de ville ou de village à 10 minutes, en limitant la dépendance à la voiture tout en tenant compte des réalités locales.

Les intervenants ont également souligné le rôle des Schémas de Développement Communaux (SDC) pour construire une vision partagée entre services. Plusieurs exemples wallons ont rappelé que la qualité des espaces publics constitue des leviers sensibles mais structurants pour orienter les comportements de mobilité.

Le stationnement, une préoccupation centrale... aussi pour les 'CeM ruraux'

Les observations en centre-ville ont nourri de nombreux échanges entre participants, notamment sur le stationnement courte durée : plusieurs CeM s'interrogent sur la taille critique nécessaire à l'implantation de zones Shop&Go et sur la pertinence de ce dispositif dans des communes moins denses, où la rotation du stationnement répond à d'autres logiques. Le stationnement apparaît décidément comme un levier structurant aussi pour les petites communes : c'est une variable déterminante de la qualité de séjour, au cœur de la gestion de l'espace public il oriente les comportements de mobilité.

Le mot de la fin

La visite technique à Marche-en-Famenne a offert un espace d'échanges et un condensé de pratiques inspirantes : une vision cohérente, une gouvernance solide, des aménagements progressifs et un usage fin de divers outils. Nous remercions chaleureusement les équipes marchaises pour leur accueil, leur disponibilité et leur enthousiasme.

Le SPW MI poursuit sa mission d'animation du réseau CeM, notamment via ses formations et son soutien aux agents de terrain. Avec une formation et un workshop consacré au stationnement en début d'année, 2026 proposera de nouveaux moments de stimulation collective. Nous vous en dévoilerons progressivement les contours...

En savoir plus : Service Mobilité de Marche-en-Famenne : <https://www.marche.be/mobilite/>

Ressource du réseau CeM, la vidéo du jour : <https://mobilite.wallonie.be/videos-cem>

Ressource de la CPDT, lien vers le Roadbook de 2021 : [Roadbook-Marche-en-Famenne/](https://roadbook-marche-en-famenne.be/)

Lu Vu pour vous



Congrès régional de la Mobilité des Marchandises

La Direction du Transport et de l'Intermodalité des Marchandises et le Cabinet du Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs Locaux organisaient le 17 novembre 2025 à Liège le Congrès régional de la Mobilité des Marchandises avec la collaboration d'AKT for Wallonia. Les vidéos des exposés sont accessibles sur le portail de la Wallonie.

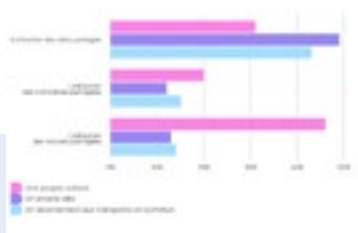
 En savoir plus : [Congrès régional de la Mobilité des Marchandises](#)



Code de la Rue Métropolitain à Bordeaux

À l'occasion de la Semaine européenne de la mobilité 2025, Bordeaux Métropole a lancé officiellement son « Code de la rue ». Cette initiative marque une nouvelle étape dans leur engagement pour des mobilités plus sûres, plus inclusives et plus durables. Elle répond à un besoin concret : adapter l'espace public aux usages quotidiens de tous les habitants, en plaçant la sécurité, le partage et la qualité de vie au cœur de l'action métropolitaine.

 En savoir plus : [code-rue-15092025.pdf](#)



Feux tricolore intelligents en Wallonie

Pour améliorer la durabilité, la modalité et la connexion de la mobilité en Wallonie, les feux tricolores de 400 carrefours ont été rénovés par des feux intelligents. Les feux se sont vus adaptés leur durée des phases vertes et rouges en fonction du trafic réel, ils détectent désormais la présence des piétons et cyclistes, et facilitent la priorité des transports publics. D'autres améliorations de ce système sont à prévoir avec notamment l'extension du programme aux services d'urgences.

 En savoir plus : [Magazine Vivre la Wallonie n°69 Automne 2025](#)



La rue scolaire à Rixensart

Pour améliorer la sécurité des enfants et encourager les mobilités actives, la commune de Rixensart a mis en place une rue scolaire. Concrètement, l'accès automobile est limité aux abords de l'école aux heures d'entrée et de sortie des classes. La rue scolaire devient ainsi un outil de protection des enfants, de réduction des nuisances, de promotion des mobilités actives et un espace plus convivial. Cette expérience locale illustre comment une mesure simple peut transformer le quotidien des familles et contribuer à une mobilité plus durable en l'adaptant aux besoins des usagers les plus vulnérables.

 En savoir plus : [La rue scolaire à Rixensart](#)



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 : Pol FLAMEND

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

Pour les aspects graphiques : ICEDD et Studio Piet

Ont contribué à la rédaction de ce CeMaphore :

À la rédaction : Barbara Colfs, Daphné Deville, Léa Ypersele, Martin Dechaux et Bérénice Ruysen pour l'ICEDD et Rafaël Ritondo pour l'IWEPS.

En relecture : Pierre Arnold, Frédéric Baelen, Alice Gobiet, Boris Nasdrovsky, Sophie Lambert, Céline Lucas et Juliette Walckiers pour le SPW MI, Emmanuel Hecquet pour l'ICEDD, Suzanne Ryvers pour Way To Go et les communes de Gerpinnes, Marche-en-Famenne et Spa.

Photo de couverture : SPW



Wallonie
mobilité infrastructures
SPW