

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

Editorial

« À vélo vers mon école »,
Retour d'expérience
du **Parc naturel du Coeur
de Condroz**

Réseaux piétons utilitaires,
des citoyens s'impliquent
avec le **GAL Pays de l'Ourthe**

Wallonie, terre de... **passerelles !**

Nouvelle **gare des bus** à Tournai,
au service de l'**intermodalité**

Objectiver le risque routier : **un
observatoire de l'accidentalité**

Ville et village à 10 minutes

Prise en compte de la **mobilité
dans les permis**

Nouvelle enquête 2026 sur la **mobilité
des Wallons**, enseignements

Lu pour vous





Q En 2024 à Leuven,
à gauche
Pauline Thyron,
à droite
Carole Wéry
Source :
Pauline Thyron

Cher·e·s Conseiller·e·s en Mobilité,

De nombreux projets continuent d'avancer aux quatre coins de la Wallonie : ce numéro vous propose un tour de quelques réalisations de terrain ainsi que des outils à découvrir.

Côté modes actifs en territoire rural, direction le Coeur de Condroz, où Pauline Thyron revient sur le projet pilote « **À vélo vers mon école** », ensuite, le Pays de l'Ourthe, où Carole Wéry partage les premiers enseignements d'une **cartographie participative** des réseaux piétons utilitaires.

Vous découvrirez aussi comment quelques mètres de **passerelle** peuvent suffire à débloquer tout un itinéraire, ainsi que la manière dont la **future gare des bus de Tournai** s'inscrit dans un projet urbain porté conjointement par la Ville, le SPW, la SNCB et LETEC.

Côté données et outils, l'**observatoire de l'accidentalité locale**, désormais accessible aux communes, vous permettra d'objectiver vos diagnostics de sécurité routière, tandis qu'un détour par le concept de « **ville ou village à 10 minutes** » éclaire le lien entre centralité et mobilité active dans vos études. Vous y retrouverez aussi les principaux enseignements de la nouvelle **enquête 2026 sur la mobilité des Wallons**, qui confirme la prédominance de la voiture tout en révélant des pratiques très différenciées selon les profils et les territoires.

Enfin, retour sur la formation du 18 mai consacrée aux **avis mobilité dans les permis d'urbanisme**, avec une grille d'analyse à s'approprier.

Bonne lecture,

L'équipe de coordination du Réseau CeM



MODES ACTIFS EN TERRITOIRES RURAUX

“À vélo vers mon école”

Retour d'expérience du Parc naturel Coeur de Condroz

Barbara Colfs - ICEDD



 Source : Parc naturel Coeur de Condroz

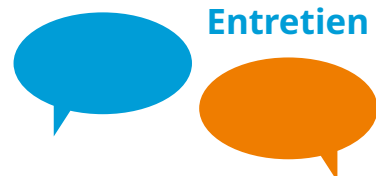
Au sein du Parc naturel Coeur de Condroz, qui accompagne les communes d'Assesse, Ciney, Gesves, Hamois, Havelange et Ohey, Pauline Thyryon est chargée de mission Mobilité. Après la formation initiation à la Mobilité du SPW MI, en 2024, elle suit la formation Manager Vélo.

Deux concepts la marquent particulièrement : la motilité, qui rappelle que le changement des comportements ne repose pas uniquement sur les infrastructures, et l'approche Fix the Mix appliquée aux territoires ruraux, qui invite à repenser le partage de l'espace public.

Concrètement, le concept de motilité pousse Pauline Thyryon à ne pas limiter le projet aux infrastructures : animations en classe, formations Pro Vélo et EMSR, défi mobilité, etc. viennent compléter les aménagements pour agir à la fois sur l'accès, les compétences et l'appropriation.

L'approche Fix the Mix, quant à elle, se traduit dans la construction du panel de participants aux ateliers qui ont un usage différent du quartier et plusieurs casquettes (enseignants, parents, voisins, agriculteurs, cyclistes, piétons, automobilistes, représentants communaux et Police locale) avec des besoins et des regards différents, ainsi que dans l'utilisation de la grille de diagnostic utilisée lors des ateliers, structurée autour de cinq critères — traversabilité, visibilité, vitesse, volume et confort — qui a servi à la fois à qualifier les problèmes et à évaluer les solutions envisagées.

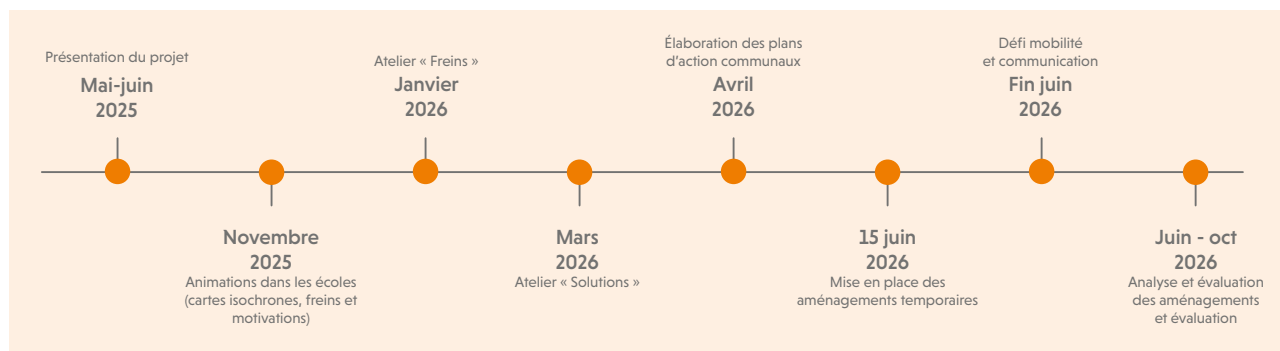
Avec le projet pilote « À vélo vers mon école », elle choisit de traduire ces principes en une démarche concrète auprès de deux écoles du territoire.



Entretien

Réseau CeM : Pouvez-vous décrire le projet « À vélo vers mon école » et en expliquer la genèse ?

Pauline Thyryon : À mon arrivée au Parc, ma mission consistait à développer une approche transcommunale de la mobilité active. Les écoles se sont rapidement imposées à moi comme porte d'entrée pour développer une « culture de la mobilité active ». Les enfants sont des prescripteurs



Q Ligne du temps du projet « A vélo vers mon école »

auprès de leurs parents et leurs déplacements se situent généralement dans un périmètre compatible avec le vélo.

R.C.

Pouvez-vous nous décrire la mise en œuvre du projet par étape ?

P.T.

Je voulais partir du terrain et avancer pas à pas, avec les acteurs locaux, plutôt que d'arriver directement avec des solutions toutes faites. Une des clés du projet réside dans l'ordre des étapes. La première consiste à rencontrer les échevins de la Mobilité et de l'Enseignement afin qu'ils deviennent de véritables partenaires du projet dès son lancement. Cette implication politique facilite ensuite l'ensemble du processus. Vient ensuite le travail avec les élèves. Des animations sont organisées dans toutes les classes primaires. À partir de cartes isochrones, les enfants localisent leur domicile, découvrent les temps de parcours à vélo et identifient ce qui favorise ou freine leurs déplacements. Cette première étape permet aussi d'impliquer les familles.

La concertation des acteurs du territoire constitue le cœur du projet. Ici, le diagnostic se construit directement avec les acteurs locaux au travers de deux ateliers : un premier consacré aux freins, un second consacré aux solutions.

Chaque atelier - réunissant les mêmes participants - rassemble une diversité d'acteurs : parents, directions et enseignants, les échevins concernés, la Police locale, des agriculteurs, Pro Velo et le bureau d'étude TRIDÉE¹. La diversité du public permet de confronter les points de vue. Certaines solutions imaginées sont ainsi abandonnées après discussion, parce qu'elles entrent en conflit avec les contraintes de certains agriculteurs ou certaines spécificités locales. À l'inverse, d'autres propositions sont enrichies grâce aux données de circulation apportées par la Police locale ou à l'expertise des partenaires en présence.

Après les ateliers, les résultats ont été intégrés dans une carte collaborative (uMap), puis traduits en plans d'action communaux.

Chacune des 2 communes concernées par la phase pilote adapte ensuite les propositions à sa réalité propre, avant de mettre en place des aménagements temporaires destinés à être testés pendant plusieurs mois. Cet exercice de rééquilibrage « du MIX des usagers » a guidé les aménagements testés — marquages au sol, rétrécissements de chaussée type chicane, zones 30 temporaires — présentés aux communes lors du deuxième atelier sous forme d'une véritable « boîte à outils » d'interventions, chacune associée à l'un des cinq critères du diagnostic (traversabilité, visibilité, vitesse, volume, confort).

Une communication spécifique accompagne cette phase d'aménagements tests afin d'inviter les habitants à donner leur avis et des comptages sont mis en place pour permettre au Parc et à la Commune de monitorer l'expérience.

Le principe se heurte parfois aux réalités du terrain rural : à l'école de Mohiville (Hamois), une piste consistant à fermer une voirie pour sécuriser un itinéraire vélo a dû être abandonnée après que des agriculteurs présents à l'atelier ont expliqué que cette voirie, très étroite, était l'unique passage possible pour les camions de livraison de la ferme voisine — la manœuvre n'étant réalisable par aucun autre chemin. Cet exemple illustre concrètement l'exercice propre à Fix the Mix : chercher, pour chaque tronçon, un équilibre entre les usages en présence plutôt qu'une solution standard, et accepter qu'une piste séduisante sur le papier ne soit pas toujours compatible avec le « mix » réel des usagers d'une route rurale.

¹ Faute de disposer en interne de l'expertise nécessaire pour ce type de démarche participative, le Parc a lancé un marché pour un bureau d'étude spécialisé afin de gagner en temps et en efficacité. C'est dans ce cadre que TRIDÉE a été recruté pour animer les ateliers freins et leviers, puis pour co-construire, avec Pauline Thyron, un outil de plan d'action communal — une sorte de rétroplanning — intégrant les recommandations d'aménagement ainsi que les enjeux de communication propres à chaque commune.

De plus, les écoles sont encouragées à développer leurs compétences internes, notamment via les formations Pro Vélo pour les enfants et EMSR pour les enseignants, tandis qu'un défi mobilité permet aux élèves de tester leurs nouvelles compétences dans le cadre de ces nouveaux aménagements plus sûrs dans leurs déplacements quotidiens.

R.C. *Quels enseignements tirez-vous de cette expérience pilote ?*

P.T. *Cette première édition confirme plusieurs intuitions. D'abord, la mobilisation demande énormément de temps. Les partenaires ne se recrutent pas uniquement par mail, il faut aller à leur rencontre, les appeler un par un, créer une relation de confiance. La réussite du projet tient aussi au soin apporté à ce travail préparatoire minutieux.*

Enfin, le projet pilote a permis d'ajuster la méthode. Le calendrier sera revu afin de laisser davantage de temps aux phases de test et d'évaluation. L'objectif est désormais de consolider l'outil, de le reproduire dans d'autres écoles du territoire et d'offrir aux communes une véritable méthode de travail réutilisable pour d'autres projets de mobilité active.

Au terme de cette première édition, le projet « À vélo vers mon école » confirme l'intuition de départ de Pauline Thyron : changer les comportements de mobilité ne se joue pas uniquement sur le terrain des infrastructures. En articulant sensibilisation, concertation et aménagements temporaires, le Parc a mis en pratique, à l'échelle de deux écoles pilotes, les principes de motilité et de Fix the Mix qui avaient guidé la démarche dès l'origine. Reste maintenant à consolider la méthode et à l'essayer vers d'autres écoles du territoire.



🔗 *En savoir plus :*

<https://coeurdecondroz.be/mobilite/a-velo-vers-mon-ecole/>



🔍 Carte interactive des aménagements aux abords de l'école de Mohiville à Hamois - Source : Parc naturel Cœur de Condroz

La motilité : agir sur les capacités de se déplacer

La motilité désigne la capacité d'une personne à se déplacer et à tirer parti des possibilités de mobilité qui lui sont offertes. Développé par le sociologue suisse Vincent Kaufmann, ce concept montre que les comportements de mobilité dépendent de trois dimensions complémentaires :

- l'accès aux moyens de déplacement (offre, infrastructures) ;
- les compétences (savoir rouler, connaître les règles, se sentir capable) ;
- l'appropriation, c'est-à-dire les représentations, les envies et les choix individuels.

Appliquée aux politiques cyclables, cette approche invite à combiner infrastructures, formation, communication et accompagnement des publics plutôt que de miser uniquement sur les aménagements.

🔗 *En savoir plus :*

Kaufmann V., Bergman M. & Joye D., *Motility: Mobility as Capital*, International Journal of Urban and Regional Research, 2004. <https://forumviesmobiles.org/dictionnaire/451/motilite>



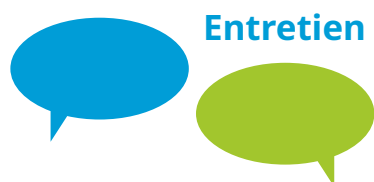
MODES ACTIFS EN TERRITOIRES RURAUX

Réseaux piétons utilitaires : les citoyens s'impliquent dans la cartographie avec le GAL Pays de l'Ourthe

Barbara Colfs - ICEDD

Comment identifier les liaisons piétonnes qui méritent d'être préservées, améliorées ou créées ? Pour répondre à cette question, le GAL Pays de l'Ourthe a choisi de s'appuyer sur l'expertise des habitants. Entre avril et novembre 2026, six ateliers de cartographie participative réunissent citoyens, communes et acteurs locaux afin de co-construire une carte collaborative des réseaux piétons utilitaires. L'objectif est double : mieux connaître les itinéraires réellement utilisés au quotidien et dégager des priorités d'action pour les communes. À mi-parcours, cette démarche offre déjà plusieurs enseignements utiles pour les Conseillers en Mobilité.

Le GAL Pays de l'Ourthe réunit les 7 communes de Durbuy, Érezée, Hotton, Houffalize, La Roche-en-Ardenne, Manhay et Rendeux. C'est à l'échelle de ce territoire rural que sont organisés les ateliers de cartographie participative des réseaux piétons utilitaires. Nous sommes allés à la rencontre de la CeM chargée de projet : Carole Wéry.



Réseau CeM : Comment est né ce projet de cartographie collaborative des réseaux piétons utilitaires ?

Carole Wéry : Le projet trouve son origine dans la préparation du programme LEADER du GAL¹. Plusieurs citoyens avaient proposé des idées autour de la réouverture de sentiers ou de la valorisation des déplacements à pied. Nous nous sommes rendu compte que beaucoup d'informations existaient déjà, mais qu'elles étaient dispersées entre les communes, les gestionnaires de voirie et les habitants. L'idée est donc née de rassembler ces connaissances sur une même carte.

L'ambition est de recenser les liaisons permettant de rejoindre les centres de villages, les écoles, les commerces, les équipements sportifs ou d'autres lieux de vie, puis de distinguer celles qui fonctionnent bien, celles qui

nécessitent des améliorations et celles qui mériteraient d'être créées.

R.C. *Qu'est-ce qui fait particulièrement sens dans cette démarche ?*

C.W. *On pense souvent que tout se fait en voiture. Pourtant, il existe de nombreuses liaisons de proximité qui permettent d'aller à l'école, au sport ou vers les services du quotidien à pied. Parfois, il suffit de remettre en état un passage, de sécuriser une traversée ou de mieux faire connaître un sentier pour changer les habitudes. Le projet rappelle que la marche conserve toute sa pertinence, y compris en milieu rural. Au-delà de la carte elle-même, la démarche permet également de réceptionner l'expertise des habitants. Les ateliers font émerger une connaissance fine du territoire, nourrie par les usages quotidiens, que les outils techniques seuls ne permettent pas toujours d'identifier.*

¹ « LEADER » est un programme européen de développement rural qui finance des projets locaux conçus et mis en œuvre par des Groupes d'Action Locale (GAL), en associant acteurs publics, privés et citoyens.



R.C. : *Le projet a également évolué au fil des ateliers. Quels enseignements en tirez-vous ?*

C.W. : *L'un des principaux apprentissages concerne justement la méthodologie. L'équipe avait initialement imaginé reconstruire progressivement l'ensemble du réseau piéton utilitaire en reliant les principaux pôles générateurs de déplacements. Les premiers ateliers ont montré qu'une approche plus concrète répondait davantage aux attentes des participants.*

La démarche a donc été adaptée. Les citoyens sont désormais invités à cartographier directement les liaisons qu'ils connaissent et à les qualifier selon leur potentiel : liaison à promouvoir, à améliorer ou à créer. Cette évolution rend les ateliers plus accessibles tout en produisant des données directement exploitables.

Je retiens aussi l'importance pour moi de travailler en complémentarité sur les aspects de définition du modus operandi du projet, aussi sur la réalisation de la cartographie. Je vois mieux aujourd'hui comment faire pour m'adosser à une expertise complémentaire. Aussi, je formaliserai davantage un marché de services sur base de la méthodologie la prochaine fois.

À l'issue du projet, l'objectif sera d'établir, avec les communes, une priorisation des liaisons présentant le plus fort potentiel afin d'orienter les futurs projets d'aménagement.

Cette expérience rappelle qu'une cartographie participative ne constitue pas une finalité en soi. Elle devient surtout un outil de dialogue entre habitants, communes et gestionnaires du territoire. À cet égard, elle participe déjà à faire vivre le territoire.

En acceptant d'ajuster progressivement sa méthode aux réalités du terrain avec agilité, le GAL Pays de l'Ourthe montre qu'une démarche participative gagne en efficacité lorsqu'elle reste suffisamment souple pour intégrer les retours des parties prenantes.



🔗 *En savoir plus :*

- [Groupe d'Action Locale \(GAL\) Pays de l'Ourthe](#)
- [Plateforme uMap \(OpenStreetMap\)](#)
- [uMap - Online map creator](#)

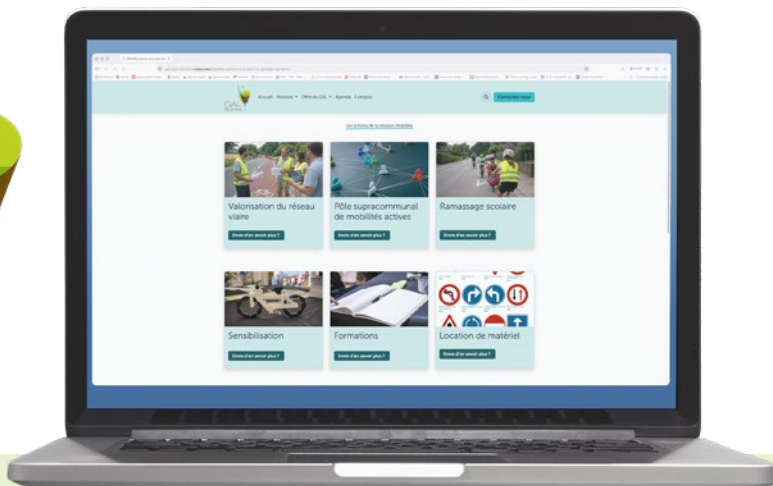
R.C. *Après la tenue des premiers ateliers, pouvez-vous déjà identifier quels sont les facteurs qui favorisent la réussite ?*

C.W. *Lorsque les échevins concernés, les services communaux ou les acteurs locaux relaient l'initiative et participent aux ateliers, la mobilisation citoyenne est plus importante et les échanges gagnent en finesse.*

Un autre enseignement est que les participants viennent rarement avec une vision globale du réseau, mais presque toujours avec des situations très concrètes en tête.

Ils connaissent un raccourci utilisé par les écoliers, un chemin devenu difficilement praticable ou une liaison qui mériterait d'être davantage valorisée.

Partir des expériences des autres CeM a aussi été soutenant pour m'appuyer dans mes réflexions. J'ai par exemple pris le temps d'échanger, en vidéoconférence, avec le cartographe qui accompagne le GAL Condroz-Famenne : lui présenter notre démarche m'a permis de vérifier que nos choix méthodologiques répondaient bien à nos objectifs, la cartographie devant rester un outil au service du diagnostic et non une fin en soi. Ou encore, j'ai pu avoir des échanges intéressants avec les GAL Pays de Herve, qui se sont lancés dans des aventures similaires en même temps que nous. Ces échanges m'ont surtout appris que la mobilisation citoyenne peut varier fortement d'un territoire à l'autre et qu'il est précieux d'être au moins deux pour interroger les choix méthodologiques en cours de route. Ils m'ont aussi rappelé l'importance de ne pas fonder un marché de services sur le seul critère du prix, mais de donner du poids à la méthodologie proposée par le prestataire.



Le mapathon, un outil innovant de concertation et de diagnostic territorial

Le terme mapathon (contraction de « map » et « marathon ») désigne un atelier collaboratif de cartographie intensive. Le concept s'est popularisé dans les années 2010 avec l'essor de la cartographie collaborative, notamment autour du projet OpenStreetMap, lorsque des milliers de bénévoles ont été mobilisés pour produire rapidement des cartes utiles à l'action humanitaire après le séisme d'Haïti de 2010. À partir d'images satellitaires, ils ont contribué à cartographier routes, bâtiments et infrastructures afin de faciliter l'intervention des organisations humanitaires.

Depuis lors, la méthode a été transposée à de nombreux domaines, dont la mobilité, l'aménagement du territoire et l'environnement.

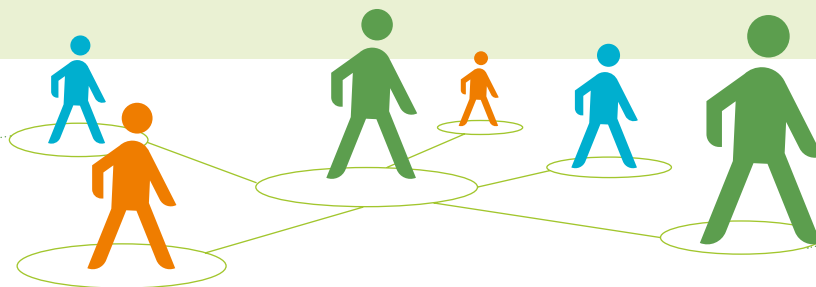
Dans le domaine de la mobilité, un mapathon réunit citoyens, usagers et acteurs locaux afin de cartographier collectivement les itinéraires, points noirs, obstacles à l'accessibilité, générateurs de déplacements, besoins d'aménagement et usages de l'espace public. L'objectif est moins de produire une carte que de recueillir une connaissance d'usage pour alimenter le diagnostic et la planification des déplacements. Un mapathon peut aussi, plus simplement, servir à vérifier, compléter ou améliorer une carte existante.

Quelques exemples wallons et bruxellois :

- Provélo et le CREAT ont organisé un mapathon « aménagements cyclables » à Gembloux, combiné à un passage Mapillary (streetview en opensource) : l'objectif était de tester la méthode en vue de mettre à jour les informations relatives aux aménagements cyclables sur OpenStreetMap.
- Bruxelles Mobilité utilise régulièrement des cartes interactives (www.maptionnaire.com, survey123.arcgis.com, etc.) lors de consultations publiques pour recueillir les signalements des usagers sur la sécurité routière, le vélo ou l'espace public, sans nécessairement employer le terme « mapathon » mais la démarche est identique.
- La Ville de Namur a organisé des ateliers de cartographie participative permettant aux habitants de localiser les points noirs, les itinéraires cyclables, les obstacles à la marche et les propositions d'aménagement.

Last but not least, le GAL Pays de Herve s'est lancé dans le défi collectif. Il se tient jusqu'au 31 octobre 2026 et mobilise les habitants en tant qu'« explorateurs des chemins et sentiers » pour recenser les itinéraires, partager la connaissance du terrain et contribuer à l'amélioration du réseau de la marche utilitaire.

🔗 En savoir plus : [Les habitants du Pays de Herve appelés à devenir explorateurs des chemins et sentiers | GAL Pays de Herve](#)

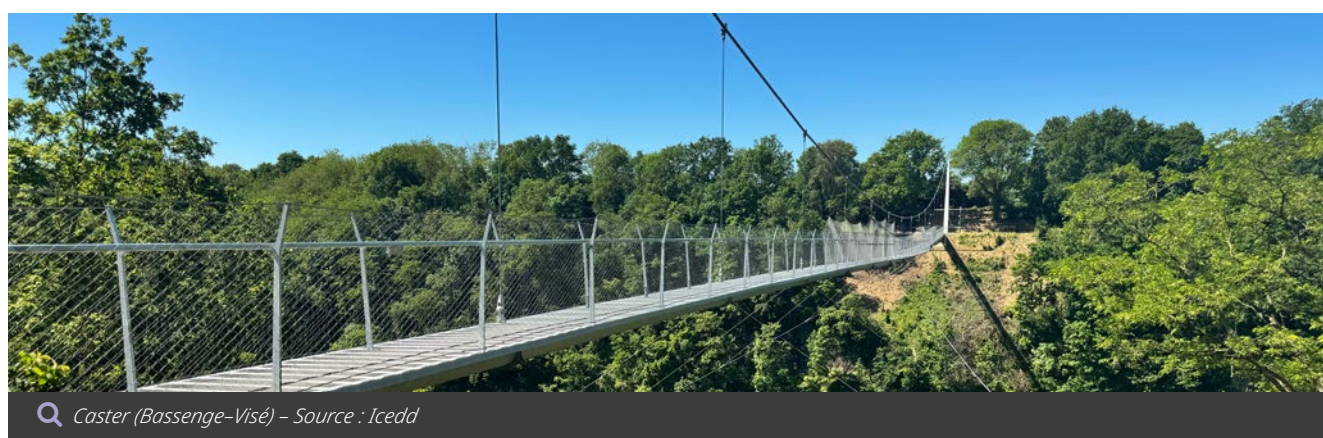




INFRASTRUCTURES MODES ACTIFS

Wallonie, terre de... passerelles ! Quelques mètres qui changent un territoire

Barbara Colfs - ICEDD



Q Caster (Bassenge-Visé) – Source : Icedd

Certains ouvrages marquent par leurs dimensions ou leur prouesse technique. Les passerelles, elles, se distinguent souvent par leur simplicité. Quelques dizaines de mètres suffisent parfois pour relier deux quartiers, ouvrir une nouvelle perspective sur le paysage ou rendre un trajet à pied ou à vélo beaucoup plus naturel.

Pourquoi investir plusieurs millions d'euros dans un ouvrage qui ne mesure parfois qu'une centaine de mètres ? La réponse tient en un mot : la continuité.

Car en matière de mobilité active, ce ne sont pas les kilomètres qui découragent le plus. Ce sont les ruptures... Une rivière impossible à franchir... Une voie ferrée qui oblige à un long détour... Un canal qui coupe un quartier de sa gare... Un RAVeL interrompu pendant quelques dizaines de mètres seulement... En Wallonie, le réseau RAVeL dépasse aujourd'hui les 1 550 kilomètres et compte plus de 1300 ouvrages d'art. Les «petits» chaînons manquants constituent un enjeu considérable.

Lorsqu'ils disparaissent, c'est parfois tout un itinéraire qui change de dimension.¹

Le phénomène est bien connu des spécialistes de la mobilité active : un simple détour peut suffire à décourager un cycliste ou un piéton, quand un franchissement direct change toute la perception d'un trajet. Mais la vocation d'une passerelle ne s'arrête pas toujours à la seule continuité du trajet.

Ces ouvrages ne se ressemblent pas tous. Si ils peuvent avoir différentes fonctions, selon le contexte, une passerelle peut avant tout :



- **rétablir un lien direct**, là où un détour découragerait les usagers. Plusieurs chantiers récents illustrent le fait qu'un obstacle simplement supprimé permet de reconnecter un itinéraire existant à des pôles de déplacements.

¹ Les exemples repris en fin d'article, sont en partie issus de l'exposé de François Leruth (Coordination RAVeL à la Direction des Déplacements doux et de la Sécurité des aménagements de voiries du SPW MI) présenté lors de la journée consacrée aux ouvrages d'art organisée le 17 mars 2026 par le SPW MI à Wavre.



Source : Icedd



• **Intervenir sur un territoire après une rupture** (inondation, démolition, obstacle historique,...). Le déclencheur n'est pas toujours à la hauteur du résultat : à Liège, c'est un besoin technique, faire passer des câbles électriques, qui a donné naissance à une passerelle cyclo-piétonne (la passerelle RESA)



• **devenir elle-même une destination**, au point d'attirer un public qui n'avait initialement aucun trajet à faire. Certaines passerelles ne servent plus seulement à aller d'un point A à un point B. À l'instar de la célèbre passerelle dans les arbres du Limbourg¹, elles deviennent elles-mêmes une destination.



• **concilier mobilité active et tourisme**, au profit des habitants comme des visiteurs. La mobilité utilitaire et le tourisme ne s'opposent pas, ils se renforcent mutuellement. Une infrastructure pensée pour faciliter les déplacements des habitants améliore également l'expérience des visiteurs. Et inversement, un équipement imaginé pour valoriser un territoire profite aussi aux usagers du quotidien.

Leur fonction première reste bien utilitaire, ancrée dans les déplacements du quotidien — ce qui n'empêche pas ces ouvrages de remplir aussi d'autres rôles, belvédère ou repère urbain notamment. Dans les deux cas, l'essentiel est ailleurs : l'ouvrage ne se contente pas de franchir un obstacle, il rapproche deux rives que seuls les ponts routiers, plus longs à emprunter à pied, reliaient jusque-là.

Les réflexions menées après les inondations de 2021 vont dans le même sens : la reconstruction d'un ouvrage devient l'occasion de mieux reconnecter les rives et d'intégrer les mobilités actives dès la conception — une logique qui dépasse largement les vallées sinistrées et traduit une nouvelle manière d'envisager l'espace public, où l'ouvrage ne se limite

plus à franchir un obstacle mais contribue à rendre un territoire plus perméable et plus lisible.

À Caster, la passerelle devient une destination en soi : elle recrée une liaison entre les réseaux de promenades wallons et néerlandais. L'ouvrage renforce l'attractivité touristique de territoires déjà prisés des visiteurs. Deux autres passerelles illustrent, à une échelle différente, ce même pouvoir de recomposer la géographie vécue d'une ville — sans pour autant devenir, comme à Caster, des destinations en soi :

- La Belle Liégeoise permet aux piétons et cyclistes de franchir la Meuse pour rejoindre la gare des Guillemins depuis le quartier des Vennes-Fétinne ;
- L'Enjambée à Namur relie en quelques minutes à pied ou à vélo les cœurs de Namur et de Jambes, séparés par le fleuve depuis toujours.

Chercher le petit maillon manquant

Tous les projets ne nécessitent évidemment pas une nouvelle passerelle. Dans bien des cas, l'amélioration d'un pont existant ou la requalification d'un espace public constituera une réponse plus pertinente.

Les réalisations récentes invitent à poser une question simple lorsqu'une discontinuité est identifiée : le problème est-il réellement la distance... ou l'absence de liaison ? La nuance est importante : une passerelle ne réduit pas les kilomètres parcourus à l'échelle d'une région. En revanche, elle peut faire disparaître le « dernier obstacle » qui empêchait un itinéraire d'être réellement utilisé.

Il suffit souvent d'identifier le bon endroit : celui où quelques mètres de structure suffisent à débloquent un itinéraire entier. Qu'elle relie une gare, referme une plaie post-inondation ou attire des visiteurs vers un paysage caché, chaque passerelle raconte la même histoire : celle d'un territoire qui choisit de se recoudre plutôt que de se contourner.

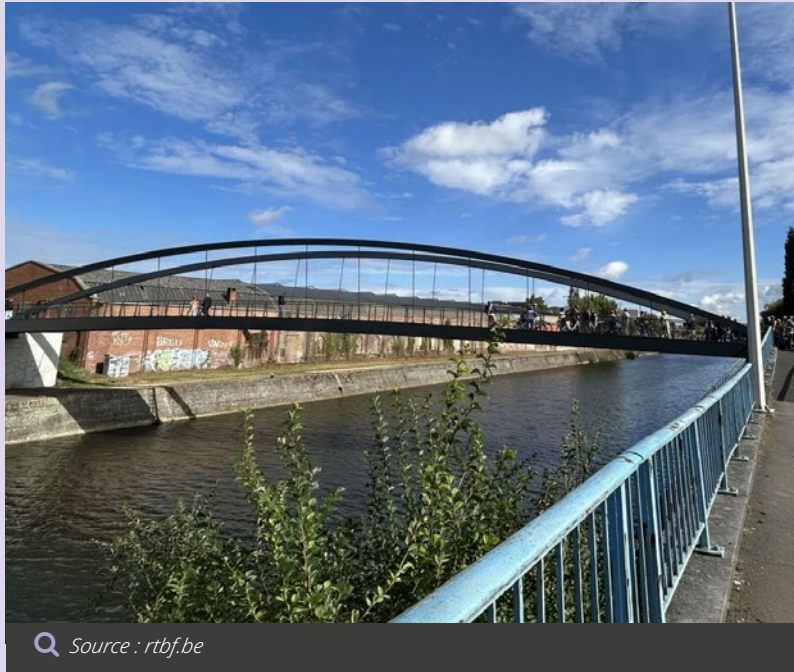
Pour le conseiller en mobilité, la leçon est claire — avant d'investir dans le spectaculaire, il vaut la peine de chercher où se cache le petit maillon manquant.

En savoir plus :

• [RAVeL, Voies vertes & Véloroutes en Wallonie \(Accueil\)](#)

• <https://securotheque.wallonie.be/e-amenagements-usagers-et-vehicules/velos>

¹ Voir CeMaphore 154 (janvier 2021) — éditio intitulé « Des infrastructures qui... nous font rêver ? » http://mobilit.e.wallonie.be/files/cemaphore/cemaphore_00154.pdf

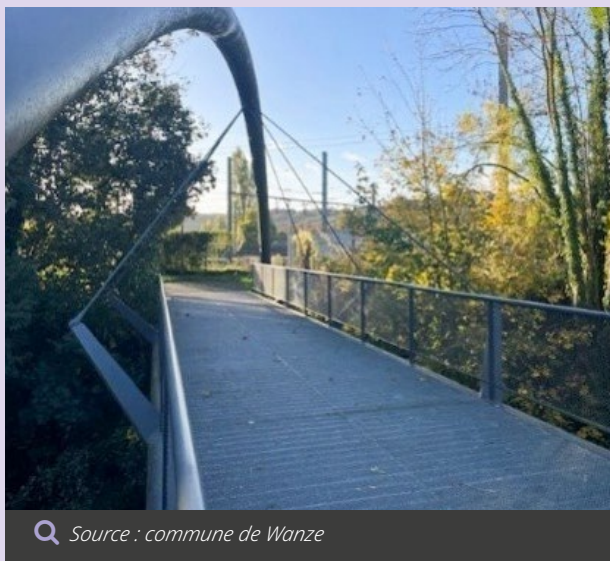


Source : rtbf.be

Passerelle cyclo-piétonne du RAVeL de Sambre - Châtelet

Quelques dizaines de mètres pour reconnecter une gare, un centre-ville et un itinéraire cyclable régional W6, aussi sur l'EuroVelo 3. L'ouvrage supprime une coupure qui compliquait les déplacements à pied et à vélo et rend le parcours plus intuitif.

- Maître d'ouvrage : SPW MI (ouvrage), Ville de Châtelet (abords et accès PMR)
- Longueur : 55 m
- Mise en service : septembre 2025
- Liaison : RAVeL Sambre entre Namur et Charleroi / gare de Châtelet ➔ centre-ville
- Prix : +/- 3,5 M€ au total (2,45 M€ pour l'ouvrage + 1 M€ pour les abords)



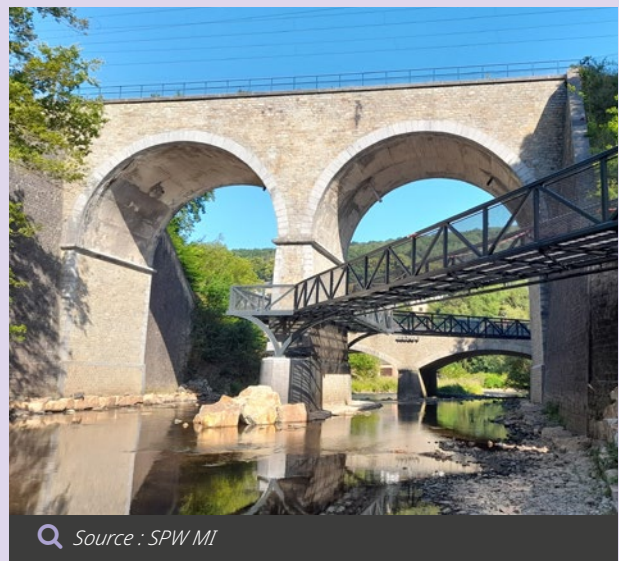
Source : commune de Wanze

Passerelle cyclo-piétonne de Statte (Wanze)

La passerelle franchit la Meuhaigne et permet aux piétons et cyclistes de rejoindre la gare de Statte depuis Wanze

Source : commune de Wanze

- Maître d'ouvrage : Commune de Wanze (subventionnée par la Wallonie)
- Mise en service : 2017
- Liaison : franchissement de la Meuhaigne, rue Oscar Lelarge ➔ gare de Statte
- Budget : 326 000 €

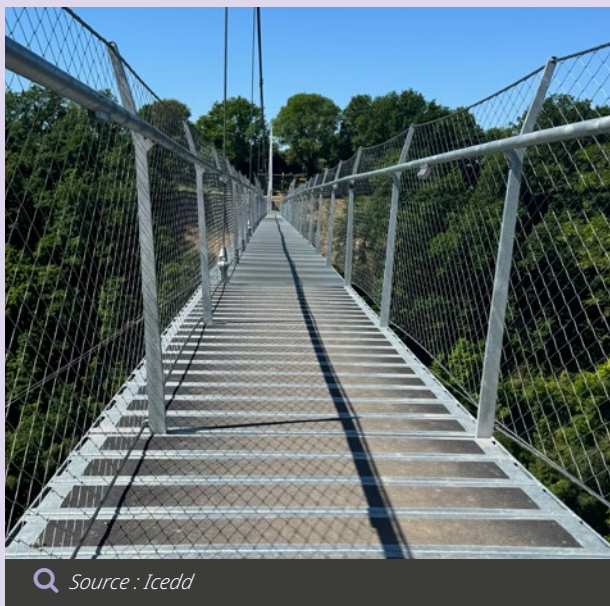


Source : SPW MI

Passerelle à Trois-Ponts

Cette passerelle métallique en forme de « V » passe sous une arche du viaduc ferroviaire de l'Amblève. Il s'agit ici de reconnecter un RAVeL à une gare et à un centre-ville, en supprimant un détour dangereux et deux tunnels étroits sans trottoir.

- Maître d'ouvrage : SPW MI (plan RAVeL 2020-2024)
- Longueur : 68,5 m (deux éléments de 28 m reliés par un élément central de 12,5 m)
- Mise en service : septembre 2022
- Liaison : RAVeL L45 ➔ gare et centre de Trois-Ponts
- Prix : 1 237 000 € hors révisions (passerelle et piste cyclo-piétonne associée)

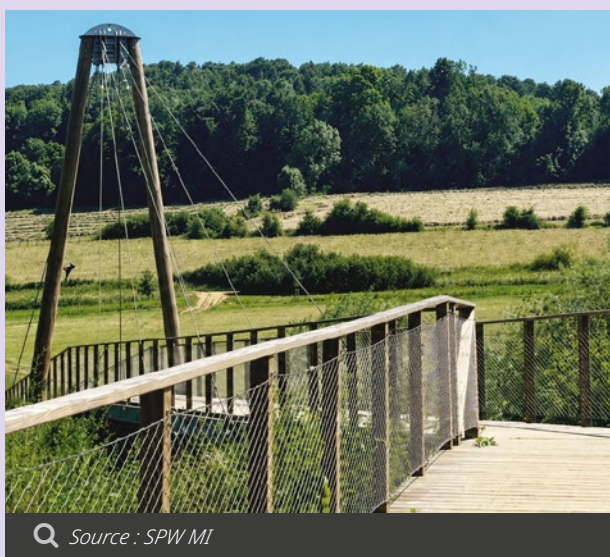


Source : Icedd

Caster (Bassenge-Visé)

Un pont suspendu de 190 mètres qui recrée, 50 mètres au-dessus du canal Albert, un ancien chemin entre la Wallonie, la Flandre et les Pays-Bas.

- Maître d'ouvrage : asbl VIALTA pour les communes de Visé, Bassenge et Oupeye
- Longueur : 190 m (55 m de hauteur)
- Mise en service : avril 2026
- Liaison : Bassenge ➔ Visé, au-dessus du canal Albert (Montagne Saint-Pierre)
- Particularité : accès payant (3 €), jauge limitée à 1000 visiteurs/jour
- Budget : environ 2,1 M€ (financé à 80 % par la Wallonie, Plan de relance / Tourisme Wallonie)

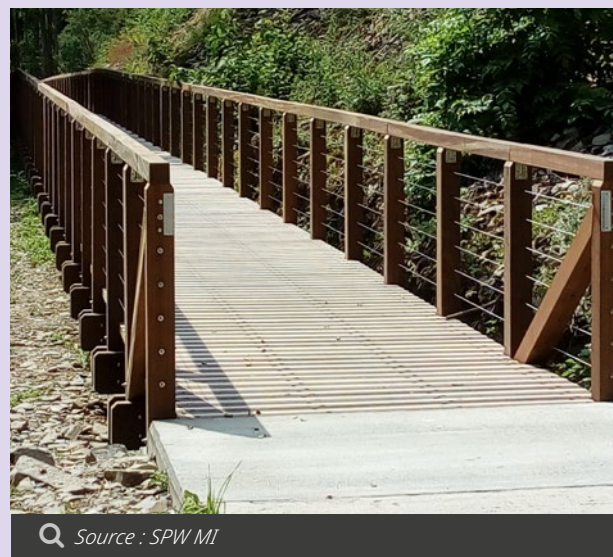


Source : SPW MI

Passerelle « bat-bridge » de Rouvroy (Lamorteau-Torgny)

Cette passerelle haubanée en bois franchit le Ton, entre Lamorteau et Torgny. Elle présente un double intérêt : elle relie une piste cyclo-piétonne utilitaire tout en intégrant des aménagements de biodiversité.

- Maître d'ouvrage : SPW ARNE
- Longueur : 68 m
- Mise en service : octobre 2025
- Liaison : Lamorteau ➔ Torgny (franchissement du Ton) sur l'itinéraire régional W9, commune de Rouvroy
- Particularité : structure en bois local, intégration biodiversité (chauves-souris, cingle plongeur)
- Prix : 1,33 M€ au total (dont 550 000€ à charge de la commune), pour l'ensemble du projet d'aménagement foncier (passerelle, piste cyclo-piétonne de 2,6 km et aménagements biodiversité)

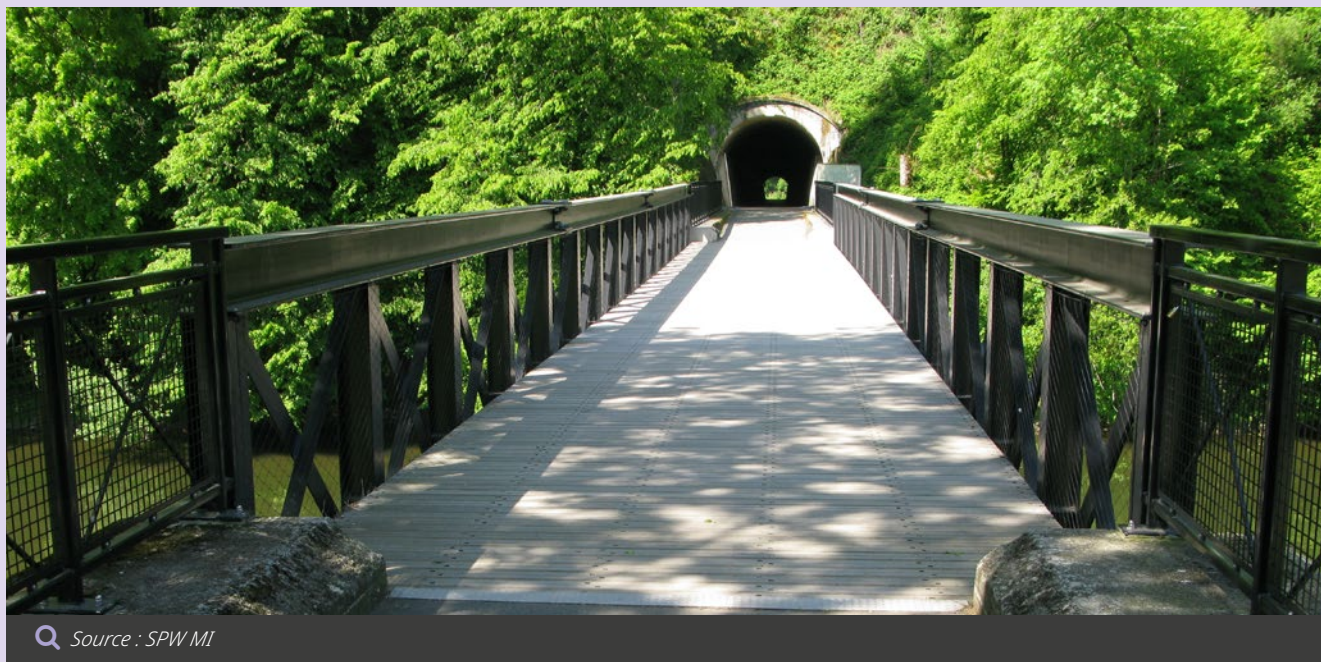


Source : SPW MI

Ponton la belle Castine aux carrières de Hamoir

Cette passerelle en bois refferme le dernier chaînon manquant du RAVeL de l'Ourthe entre Liège et Hamoir, en franchissant un site Natura 2000 (habitat du lézard des murailles et de la coronelle lisse) au pied d'une ancienne carrière de calcaire du Chirmont.

- Maître d'ouvrage : SPW MI (plan RAVeL 2020-2024)
- Longueur : 100,5 m (largeur : 2 m)
- Mise en service : juin 2023
- Liaison : itinéraire cyclable régional de longue distance W7, tronçon Comblain-la-Tour ➔ Hamoir du RAVeL de l'Ourthe
- Particularité : construite en azobé (bois dur et imputrescible originaire des forêts équatoriales d'Afrique), posée sur 132 vis de fondation
- Prix : 515 000€



Source : SPW MI

La passerelle de l'ancien « Pont cassé » à Membre

Reconstruite sur les vestiges de l'ancien « Pont cassé » (dynamité en 1940, puis détruit à nouveau en 1944), cette passerelle ramène le trajet entre Membre et Bohan de 5 km par la route à 500 m à pied ou à vélo.

- Maître d'ouvrage : SPW MI, dans le cadre du projet Interreg « Ardenne Cyclo »
- Longueur : 33,8m
- Mise en service : septembre 2022
- Liaison : Membre ➔ Bohan
- Budget : environ 1,3 M€ (passerelle et réouverture du tunnel vicinal de Bohan), majoritairement financé par la Wallonie



Source : SPW MI



Passerelles et ponton sur l'Ourthe (Jupille - La Roche-en-Ardenne)

Ce dernier chaînon manquant du RAVeL de l'Ourthe est franchi grâce à deux nouvelles passerelles métalliques et un ponton en azobé avec platelage métallique, posés au 1er semestre 2026 sur la rive gauche pour éviter une zone Natura 2000 située en rive droite.

- Maître d'ouvrage : Commune de Rendeux (subventionnée par la Wallonie)
- Longueur : 2 passerelles d'environ 31 m chacune et un ponton de 70m
- Ouverture : juillet 2026 (la passerelle n'est pas officiellement en service ni inaugurée au moment de la rédaction)
- Liaison : Jupille (Rendeux) ➔ La Roche-en-Ardenne, RAVeL de l'Ourthe (rive gauche), EuroVelo 5 / W7
- Prix : subvention wallonne de 2,5 M€ pour l'ensemble du chaînon de 2 km (passerelles et ponton compris)



TRANSPORT EN COMMUN

Nouvelle gare des bus à Tournai, un projet structurant au service de l'intermodalité

Barbara Colfs - ICEDD



Depuis janvier 2026, le chantier de la future gare des bus de Tournai est entré dans sa phase de réalisation. Piloté par LETEC, ce projet constitue l'une des dernières pièces d'un vaste programme de requalification du quartier de la gare, engagé depuis plusieurs années par la Ville de Tournai, le SPW, la SNCB et LETEC.

Pour mener à bien les projets, une équipe pluridisciplinaire accompagne les partenaires publics depuis 2018, il s'agit de l'équipe Studio Paola Viganò et du bureau SWECO. Au-delà du renouvellement d'une infrastructure de transport, il s'agit de concrétiser une vision globale de l'espace public : offrir un quartier où les différents modes de déplacement cohabitent dans un environnement plus lisible, plus sûr et plus qualitatif.

La gare des bus, une pièce essentielle du puzzle

La transformation du quartier des gares (bus et trains) ne se résume pas à la construction d'une nouvelle gare des bus. Elle s'inscrit dans une réflexion beaucoup plus large portant sur le plateau de la gare, le parvis, la rue Royale, le parc Crombez et les boulevards environnants. L'objectif poursuivi est de créer un véritable mobipôle, une plateforme multimodale capable d'articuler efficacement les déplacements à pied, à vélo, en transports publics, en solutions de mobilité partagée et en voiture, tout en améliorant la qualité du cadre de vie. Outre son rôle de rabattement local, ce mobipôle joue un véritable rôle d'interconnexion entre des liaisons structurantes ferroviaires et par bus principalement entre Mouscron, Mons, Bruxelles ou Ath, ainsi que de connexion à des pôles importants générateurs de flux tels que les PAE Tournai Ouest I et II ou le Centre Hospitalier de Wallonie picarde.



Source : Galère -
Le site de la gare des bus en chantier actuellement

Les aménagements réalisés ces dernières années ont déjà profondément modifié le visage du quartier : requalification des espaces publics, continuités piétonnes renforcées, nouvelles infrastructures cyclables (notamment un RAVeL jusqu'à la gare), réduction du trafic de transit et mise en valeur des espaces patrimoniaux.

La future gare des bus vient compléter cette transformation en offrant au réseau de bus une infrastructure cohérente avec les ambitions portées par l'ensemble du projet urbain.

Cette approche illustre l'intérêt d'une conception intégrée où chaque maître d'ouvrage intervient sur son périmètre tout en s'inscrivant dans une vision commune. Le recours à un auteur de projet unique pour coordonner les différents volets a permis d'assurer une cohérence entre les aménagements portés par les différents partenaires.



Source : LETEC - Les quais bus avant travaux

Une infrastructure pensée pour les usages

La future gare des bus répond d'abord à une évolution des besoins de mobilité. L'ancienne infrastructure était devenue trop exiguë pour absorber les flux de voyageurs, particulièrement aux heures de pointe. Les quais étroits, la proximité de la circulation

et les contraintes d'exploitation limitaient tant le confort des voyageurs que les conditions de travail des conducteurs.

En plus de participer à la requalification urbaine du quartier, la nouvelle gare vise plusieurs objectifs complémentaires.

• Le confort et la sécurité des usagers.

Des quais plus généreusement dimensionnés permettront d'accueillir les voyageurs dans de meilleures conditions, de fluidifier les mouvements aux heures de pointe et d'améliorer la sécurité des piétons. La lisibilité de l'ensemble sera également améliorée afin de faciliter l'orientation des usagers. La future gare des bus disposera d'un SHOP LETEC installé directement sur le quai central.

• Le confort des conducteurs et conductrices.

Les cheminements des bus ont été revus afin de simplifier les manœuvres, de faciliter les retournements et d'offrir une meilleure fluidité des circulations. Cette organisation contribue également à renforcer la régularité de l'exploitation tout en améliorant les conditions de travail des conducteurs. Le bâtiment qui accueillera le SHOP sera doté d'un local de repos pour les conducteurs et conductrices.

• L'intermodalité.

La gare des bus est conçue comme une composante d'un pôle multimodal reliant bus, train, vélo, marche et autres services de mobilité. Si certains aménagements futurs de la SNCB restent encore attendus¹ pour atteindre une interconnexion pleinement optimale, le projet prépare dès aujourd'hui cette évolution.

Le projet ne manque pas de geste architectural, l'auvent projeté par Paola Viganò en est un, bien réel. À Tournai, ce geste s'inscrit dans un ensemble plus large, fait de continuités discrètes (matériaux, plantations, cheminements) et d'acteurs alignés. C'est cette cohérence d'ensemble, plus que le geste seul, qui fait un véritable projet de ville.

En savoir plus :

• [Quartier de la gare et de la rue Royale | TOURNAI.be](https://www.tournai.be/quartier-de-la-gare-et-de-la-rue-royale)

• [DAqua Tournai à la gare en toute sécurité | TOURNAI.be](https://www.tournai.be/daqua-tournai-a-la-gare-en-toute-securite)

• [Accès PMR à la gare de Tournai : les premiers travaux débuteront au mois de juin](https://www.tournai.be/acces-pmr-a-la-gare-de-tournai-les-premiers-travaux-debuteront-au-mois-de-juin)
[Gare des bus de Tournai - Chantiers LETEC](https://www.letec.be/gare-des-bus-de-tournai)

¹ Sont entre autres encore programmés par la SNCB la mise en accessibilité PMR de la gare SNCB, l'aménagement de parkings vélos ou la rénovation du parking voitures.



Dans les coulisses du projet : Ile CeM, un maillon essentiel

Entretien avec Christine Bernard, Service Mobilité de la Ville de Tournai

« Ce qui est enthousiasmant, c'est de voir aujourd'hui se concrétiser une vision que nous portons depuis des années. » En quelques mots, Christine Bernard, la CeM en charge du suivi du projet au service mobilité de la Ville, résume ce que représente pour elle la future gare des bus. Membre du comité d'accompagnement depuis les premières réflexions, elle a vu le projet évoluer, s'affiner... et finalement prendre forme sur le terrain.

Le rôle du Conseiller en Mobilité est souvent peu visible du grand public. Pourtant, il irrigue toutes les étapes du projet. Concrètement, dans son rôle de CeM, elle est intervenue pour :

- participer aux réflexions dès les premières esquisses ;
- analyser les plans avec les différents partenaires ;
- améliorer les cheminements piétons et cyclables ;
- veiller à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite ;
- intégrer les stationnements vélos, les taxis et les services de mobilité partagée ;
- coordonner les interactions avec les autres chantiers du quartier ;
- préparer les arrêtés de police et les mesures de circulation temporaires ;
- accompagner le déplacement des arrêts de bus, des taxis et des véhicules partagés ;
- expliquer les adaptations au Collège communal et aux citoyens ;
- maintenir le dialogue permanent entre la Ville, LETEC, le SPW, la SNCB et les autres intervenants.

Pour Christine Bernard, la richesse de cette mission réside justement dans cette vision transversale : « Nous travaillons vraiment en collaboration dès le départ du projet avec LETEC et on passe tout à la moulinette. » Mais ce qui la motive avant tout, c'est de mesurer l'impact concret de ce travail : « Ce qui me plait, c'est de voir l'évolution d'un projet depuis la réflexion de base jusqu'à sa concrétisation réelle sur le terrain. On participe à quelque chose d'important pour la vie de la ville. »

Une illustration du rôle stratégique des CeM

Le chantier de la gare des bus de Tournai montre que les grands projets de mobilité reposent autant sur la qualité des infrastructures que sur la qualité de leur gouvernance. La réussite d'un pôle multimodal ne dépend pas uniquement du maître d'ouvrage ou du concepteur : elle résulte d'un travail collectif associant opérateurs, gestionnaires de voirie, services communaux et autorités publiques.

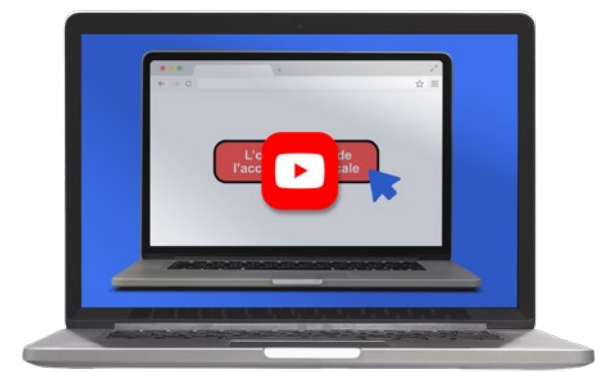
Cette expérience rappelle que les CeM occupent une position singulière : celle d'interface entre les ambitions stratégiques, les contraintes techniques et les réalités du terrain. Leur capacité à anticiper les usages, à créer du lien entre les acteurs et à veiller à chaque détail des aménagements est souvent discrète, mais elle demeure essentielle pour transformer une infrastructure en véritable projet de ville.



DONNÉES

Objectiver le risque routier : un observatoire de l'accidentalité au service des CeM

Barbara Colfs - ICEDD



Source : AWSR

Le 14 novembre 2025, les États généraux de la Sécurité routière en Wallonie (EGSRW) ont réaffirmé l'objectif de la Vision Zéro à l'horizon 2050¹ — inscrite dans la Déclaration de politique régionale du Gouvernement wallon 2024-2029² — et souligné le rôle central des communes dans cette stratégie. Dans la foulée, le SPW Mobilité et Infrastructures et l'AWSR ont annoncé, par courrier aux bourgmestres et directeurs généraux, la mise à disposition de l'Observatoire de l'accidentalité locale : un outil cartographique pensé pour une exploitation à l'échelle communale³.

Quelles données utiles ?

Cet outil prend la forme d'une plateforme qui regroupe trois modules complémentaires :

- une carte interactive qui localise chaque accident corporel. En cliquant sur un accident, l'utilisateur accède à des informations détaillées, notamment son niveau de gravité (mortel, grave ou léger).
- De nombreux filtres permettent également d'affiner l'analyse selon différents paramètres

•

- une carte de densité, qui identifie, sur cinq ans, les tronçons où les accidents se concentrent ;
- un rapport d'accidentalité (tableau de bord), qui synthétise, pour un territoire donné et sur une période de dix ans les statistiques détaillées sur les caractéristiques des accidents, des victimes et des conducteurs impliqués.

Quels usages pour ces données ?

Pour un CeM, l'outil permet de poser un diagnostic objectif sur l'état des voiries de son réseau du point de vue de la sécurité routière. Il offre une visualisation des accidents survenus sur son territoire, aide à objectiver les zones prioritaires d'intervention et soutient la mise en œuvre d'actions concrètes et proportionnées.

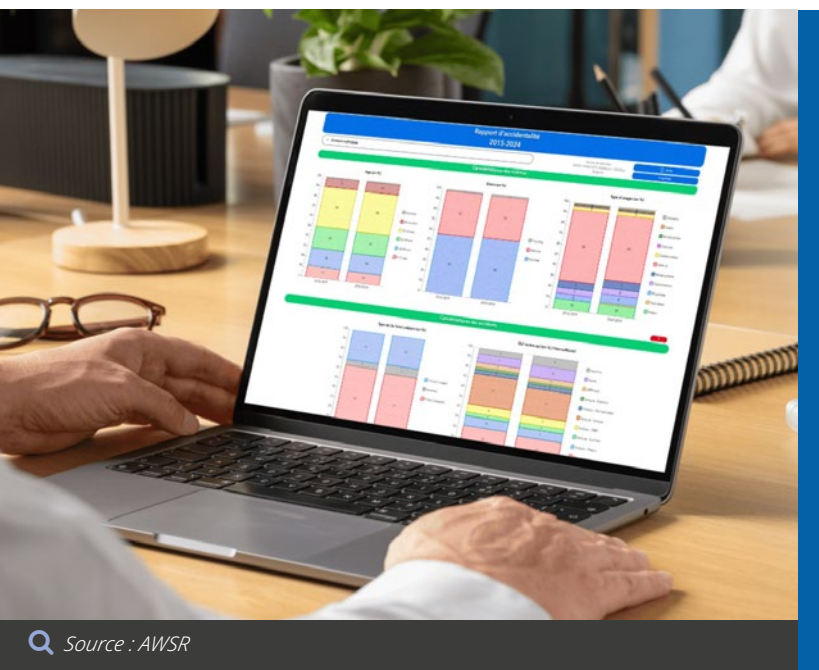
Quelles limites pour ces données ?

Ces données proviennent de Statbel, sur base des procès-verbaux transmis chaque année par la police fédérale. Elles ne couvrent que les accidents avec dégâts corporels (avec au moins un blessé ou un tué) : les accidents légers ou n'impliquant qu'un seul usager restent sous-déclarés. En 2024, environ 82 % des accidents ont pu être géolocalisés avec précision. Les facteurs des accidents (vitesse, distraction, fatigue...) n'y figurent pas : leur détermination relève d'une expertise que le simple constat policier ne permet malheureusement pas.

¹ <https://mobilite.wallonie.be/news/declaration-de-politique-regionale-du-gouvernement-wallon-2024-2029>

² [Déclaration de politique régionale du Gouvernement wallon 2024-2029](#)

³ Courrier du 20 novembre 2025, SPW Mobilité et Infrastructures, « États généraux de la Sécurité routière en Wallonie : Découvrez l'Observatoire de l'accidentalité locale ».



Source : AWSR

Comment les obtenir ?

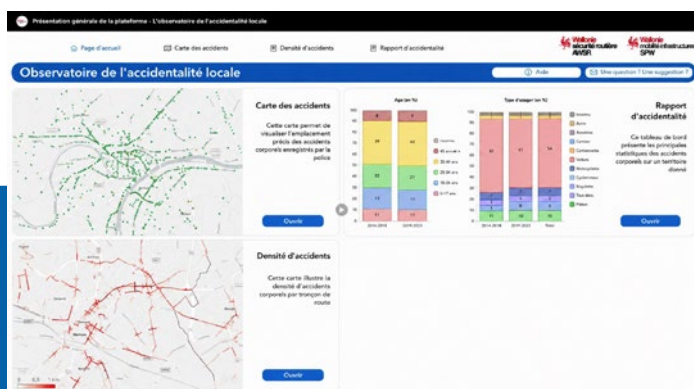
L'accès est réservé aux acteurs de la sécurité routière, sur inscription via un formulaire en ligne¹. Une fois le compte validé, la plateforme (bâtie sur ArcGIS) est accessible par identifiant et mot de passe. Pour une prise en main rapide, le site de l'AWSR propose une présentation, une FAQ détaillée et un tutoriel vidéo de trois minutes.

Une donnée utile, comme complément à la réflexion

Cet outil rend un service précieux : il permet d'objectiver un ressenti de dangerosité rapporté par des riverains, ou de confirmer (ou d'infirmer) une intuition de terrain. La donnée ne dit évidemment pas tout, et il ne s'agit pas de prôner une réflexion pilotée uniquement par la data — aussi utile soit-elle.

La connaissance des réalités locales et du terrain reste primordiale pour guider l'analyse et l'interprétation des données. Attention aussi aux limites de l'exercice : l'absence d'accidents enregistrés sur un axe ne signifie pas l'absence de risque, ni l'absence de besoin d'intervention.

Un projet de renforcer ou développer un nouveau quartier de vie, par exemple, peut justifier un aménagement préventif alors qu'aucun historique d'accident ne l'atteste encore. La donnée éclaire la décision, elle ne doit pas la piloter seule.



Source : AWSR



2050

En savoir plus :

• Observatoire de l'accidentalité locale, AWSR
<https://www.aws.be/walroaddata/>

¹ Formulaire d'inscription à l'Observatoire de l'accidentalité locale (AWSR) : <https://forms.office.com>
 À noter que, seules les adresses e-mail nominatives sont acceptées (pas d'adresse générique), et l'inscription est limitée à 2 utilisateurs par entité (donc par acteur local, GAL, bureaux d'études, etc.)

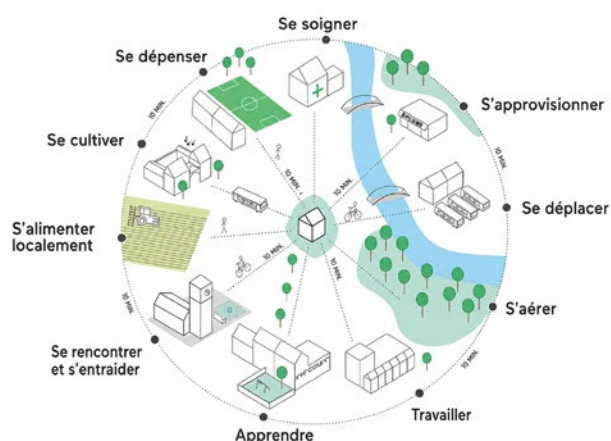


Ville et village à 10 minutes

Daphné Deville - ICEDD

Plusieurs dizaines de communes wallonnes élaborent ou révisent aujourd'hui leur schéma de développement communal (SDC). Dans cette réflexion stratégique, centralité et mobilité sont indissociables : une centralité se définit par son accessibilité aux fonctions de base du quotidien.

À l'échelle de la Wallonie, le Schéma de développement du territoire (SDT), adopté définitivement par le Gouvernement wallon le 23 avril 2024, en tire un principe clair : opérationnaliser le concept de ville ou village à 10 minutes pour favoriser l'accès aux activités, services et équipements à pied et à vélo — les centralités elles-mêmes étant délimitées selon une méthode développée par l'IWEPS (Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique). Mais d'où vient cette notion, et qu'entend-on exactement par là ?



Source : SPW Territoire — territoire.wallonie.be

Ville ou village à 10 minutes : de quoi parle-t-on ?

C'est un modèle d'aménagement permettant à chacun d'accéder à pied ou à vélo, en moins de 10 minutes, à l'essentiel : logement, commerces, espaces verts, mobilité partagée et activités compatibles avec l'habitat pour vivre, travailler, se soigner, se cultiver et se rencontrer sans devoir prendre sa voiture. Le SDT entend appliquer ce concept aux centralités urbaines ou villageoises, dans la perspective de la mobilité utilitaire prioritairement piétonne : le vélo, bien qu'il élargisse considérablement le rayon d'action réel des habitants (voir plus loin), n'entre pas en tant que tel dans les critères de délimitation d'une centralité retenus par le Schéma.

La marche reste ainsi le mode de référence pour caractériser une centralité, le vélo étant davantage envisagé comme un mode complémentaire permettant d'étendre, dans les faits, le bassin de vie desservi par cette centralité.

Pourquoi 10 minutes ?

Ces « 10 minutes » désignent surtout le temps qu'un usager accepte de consacrer à un déplacement actif pour atteindre un service de proximité, plus que la distance elle-même. Cette distance varie en réalité du simple au double selon l'allure retenue : une marche lente (environ 3 km/h) parcourt 500 mètres en 10 minutes, une marche rapide (environ 6 km/h) près de 1 000 mètres. Le périmètre de marche utilitaire se situe donc plus justement entre 500 et 1 000 mètres selon le profil des usagers et le contexte, plutôt qu'autour d'un seuil unique — les 500-700 m parfois cités dans la littérature correspondant surtout à une moyenne prudente, sans que l'origine exacte de ce chiffre soit toujours bien établie. Dans les faits, cette distance théorique se voit encore réduite par les obstacles concrets du parcours : une traversée de chaussée mal sécurisée, un détour imposé par l'absence de cheminement direct, ou une dénivellation peuvent aisément transformer un trajet de 600 mètres à vol d'oiseau en un déplacement ressenti comme bien plus long, voire dissuasif.

Ce seuil n'a par ailleurs rien d'universel : il varie selon le type de service, mais aussi selon le contexte urbain ou villageois. En milieu urbain dense, la diversité et la fréquence des services de proximité permettent

d'envisager un périmètre de 10 minutes pour un espace vert, une école primaire ou un commerce de première nécessité. En milieu villageois, la centralité est souvent plus restreinte : les services de base (petit commerce, école, arrêt de bus) peuvent s'y concentrer dans un rayon comparable, mais les équipements plus spécialisés (piscine, école secondaire, grande surface) se situent structurellement hors de portée d'un déplacement piéton, quelle que soit la qualité de l'aménagement. Viser un service à 10 minutes à pied n'a donc de sens que rapporté à une hiérarchie réaliste des besoins et des équipements disponibles à cette échelle.

Un temps ou une distance théorique ne suffisent cependant pas à rendre un service réellement accessible au sens du concept de « ville ou village à 10 minutes ». Une salle de sport à 10 minutes à pied le long d'une voirie régionale sans trottoir reste, dans les faits, hors d'atteinte pour une grande partie des usagers — enfants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite en tête. Le concept suppose donc autant un travail sur la qualité des cheminements — sécurité, confort, continuité des itinéraires piétons et cyclables, traitement des traversées — que sur la seule proximité des services. C'est cette dimension, souvent moins visible qu'un simple rayon tracé sur une carte, qui conditionne en réalité l'usage effectif de la marche et du vélo au quotidien.

Une question de viabilité des services

Disposer d'un périmètre de marche ne suffit pas : encore faut-il que les services qui s'y trouvent soient viables, c'est-à-dire capables de se maintenir dans la durée. Un commerce, une école ou une ligne de bus ne subsistent que s'ils disposent d'une clientèle ou d'un public suffisant — ce qui suppose une densité minimale d'habitants et d'activités à proximité. C'est précisément ce que vise la définition de la ville ou village à 10 minutes portée par le Schéma de développement du territoire (SDT) : plutôt qu'un seuil unique de distance ou de temps, elle présente un éventail d'attentes appelées à se combiner — mobilité active, offre suffisante en transport en commun, concentration de logements et de fonctions de base. C'est cette combinaison, plutôt qu'un service isolé, qui crée l'effet de masse propre à une centralité viable. Ces territoires sont donc appelés à se renforcer dans la durée : accueil de nouveaux habitants, pérennisation des fonctions existantes, développement de nouveaux équipements.

Plus qu'un simple objectif de proximité, la ville ou le village à 10 minutes constitue une adaptation wallonne des principes de la ville du quart d'heure, fondée sur le renforcement des centralités et la recherche d'un meilleur accès aux fonctions essentielles du quotidien.

Un peu d'histoire...

Le principe de la « ville de 10 minutes » trouve certaines de ses racines dans « l'unité de quartier » (*neighborhood unit*), théorisée dans les années 1920 par l'urbaniste américain Clarence Perry. Perry imaginait alors un quartier organisé autour d'une école, accessible à pied par tous les enfants sans traverser de grand axe routier, et doté des commerces et services de proximité nécessaires à la vie quotidienne : une échelle humaine fondée sur les déplacements de proximité et la marche.

À partir des années 1960, Jane Jacobs, journaliste et urbaniste canadienne, contribue à renouveler la réflexion sur la proximité urbaine et la vie de quartier.

Critique des grands ensembles et de l'urbanisme fonctionnaliste de l'après-guerre, elle défend des quartiers denses, mixtes et animés, où logements, commerces et lieux de travail se côtoient pour favoriser les interactions sociales et la vitalité urbaine à toute heure du jour.

Quelques années plus tard, l'architecte danois Jan Gehl approfondit cette attention portée à l'expérience des usagers dans l'espace public.

Dans *Life Between Buildings* (1971), puis dans *Cities for People* (2010), il plaide pour une ville pensée à hauteur d'humain et à l'échelle de la marche.

C'est le chercheur franco-colombien Carlos Moreno qui donne au concept sa formulation contemporaine. Il théorise, au milieu des années 2010, la « ville du quart d'heure » : un modèle urbain où chaque habitant peut accéder à pied ou à vélo, en quinze minutes maximum, aux principales fonctions de la vie quotidienne — habiter, travailler, s'approvisionner, se soigner, apprendre et s'épanouir (loisirs et culture). Formalisée après la COP21, la notion est popularisée mondialement à partir de 2020, portée notamment par la Ville de Paris, avant d'essaimer dans de nombreuses métropoles à travers le monde.

Le Schéma de développement du territoire (SDT), adopté définitivement par le Gouvernement wallon le 23 avril 2024, s'en inspire pour formuler sa propre déclinaison, adaptée à un territoire moins dense : « la ville ou le village à 10 minutes ».

🔗 En savoir plus :

- Clarence Perry et le concept de « *neighborhood unit* » : https://en.wikipedia.org/wiki/Neighbourhood_unit
- Jan Gehl : <https://www.gehlpeople.com/people/jan-gehl/>
- Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, 1961 https://www.google.be/books/edition/The_Death_and_Life_of_Great_American_Cit
- Carlos Moreno, site officiel : <https://www.moreno-web.net/>



MOBILITÉ DANS LES PERMIS

Avis mobilité : une grille pour structurer l'analyse des projets immobiliers

Barbara Colfs - ICEDD



Source : ICEDD - À gauche Quartier de Boncelles à Seraing - À droite Quartier Gaméda à Jambes

Le 18 mai 2026, une soixantaine de Conseillers en Mobilité, CATU et agents des services urbanisme et aménagement du territoire se sont retrouvés à Namur pour une journée de formation consacrée aux avis mobilité dans le cadre de la délivrance des permis d'urbanisme. Un chiffre avancé par une des communes présentes en a marqué plus d'un : sur son territoire, 80% des remarques recueillies lors des enquêtes publiques porteraient sur des questions de mobilité. Ce chiffre, livré de manière informelle lors des échanges, n'a pas la valeur d'une statistique publiée et validée, mais, même approximatif, il donne la mesure de l'enjeu : la mobilité n'est pas un thème parmi d'autres dans l'instruction d'un permis, c'est souvent un point de friction principal entre un projet et son voisinage.

Afin d'appuyer le CeM dans sa tâche de remise d'avis, la matinée a abordé le cadre juridique, la motivation formelle des avis et les questions de gouvernance et transversalité entre services. L'après-midi a été consacrée à la mise en pratique, avec notamment une présentation consacrée à une grille d'analyse des projets, construite autour de huit thématiques.

Si une large part des remarques citoyennes concerne effectivement la mobilité, alors l'intérêt d'objectiver cette analyse — plutôt que de la laisser reposer sur une appréciation individuelle du CeM — dépasse le confort méthodologique : c'est un enjeu de crédibilité de l'avis rendu, et donc de la décision qui en découle. Cet article revient sur la grille d'analyse qui a été présentée, et s'arrête plus longuement sur l'un de ses volets les plus complexes à mettre en œuvre : le stationnement.

Une grille d'analyse au service de l'avis mobilité

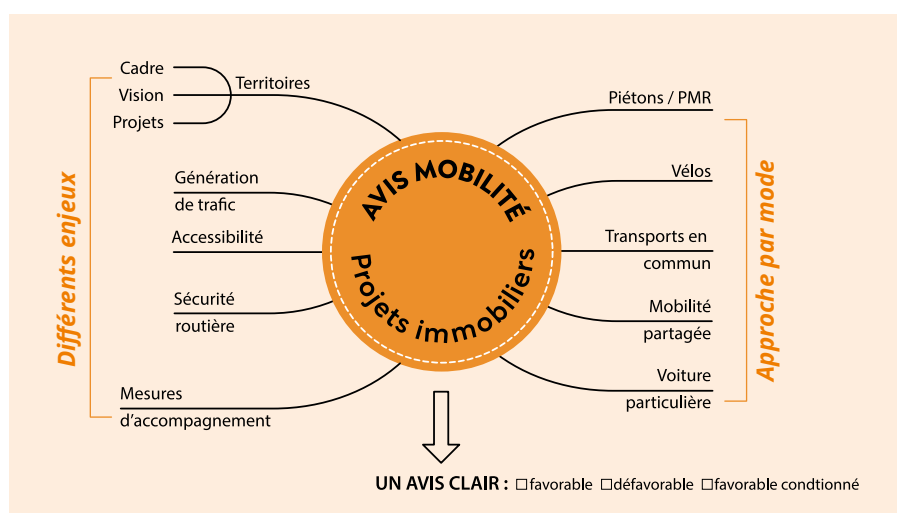
La grille présentée par l'ICEDD organise l'examen d'un projet immobilier autour de huit thématiques, chacune abordée sous la forme d'une question simple :

- Localisation - Dans la vision du territoire, le projet est-il bien positionné (SDT, PCM, PCDR, etc.) ?
- Marche – Les cheminements piétons sont-ils sûrs, confortables, accessibles PMR ?
- Vélo - Le stationnement et l'accès au réseau cyclable sont-ils suffisants ?
- Transports en commun - La desserte et la qualité des arrêts sont-elles adéquates ?
- Mobilité partagée - Une offre de mobilité partagée existe-t-elle ou est-elle prévue ?
- Espace public - Le projet renforce-t-il la qualité (de séjour) des espaces publics ?
- Circulation et sécurité routière - L'accès au site (pour les occupants, les visiteurs et les livraisons), ainsi que les circulations internes sont-ils sécurisés ?
- Stationnement - L'offre est-elle adaptée, bien organisée, motivée ?

Ce format, volontairement proche d'une check-list, ne remplace pas l'expertise du CeM : il structure son raisonnement et facilite la motivation formelle de l'avis, un point que la matinée de formation avait particulièrement mis en évidence comme exigence juridique.

Plusieurs de ces thématiques appellent une collaboration explicite avec d'autres services ou acteurs : l'aménagement du territoire pour la localisation, le réseau associatif pour les modes actifs, LETEC ou Infrabel pour les transports en commun, la Police locale et le gestionnaire de voirie pour la circulation. La grille rend ainsi visible ce que la table ronde de la matinée avait déjà souligné : l'avis mobilité est le fruit d'un travail collectif et transversal.

La formation de base des Conseillers en Mobilité¹ aborde cette thématique de manière plus approfondie. À partir de projets réels de demande de permis d'urbanisme, la question de la mobilité y est traitée de façon concrète, à l'échelle de la parcelle. L'examen de ces différents cas permet de dégager une grille d'analyse transposable à d'autres situations. Les participants mettent ensuite cet outil à l'épreuve sur un nouveau quartier.



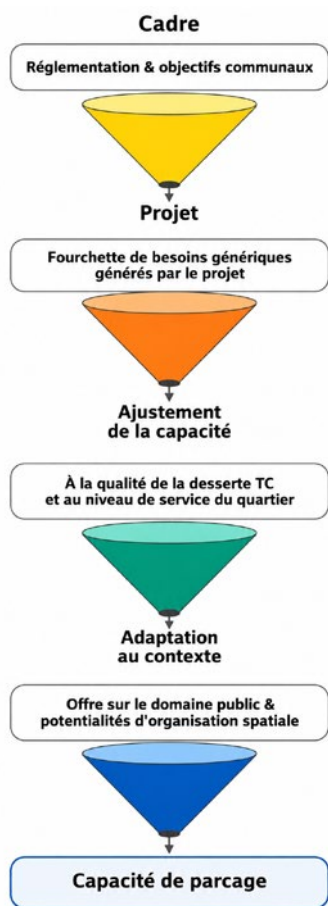
 Source : ICEDD—
Grille co-construite avec
les participants lors de
la formation de base des
Conseillers en Mobilité

Le stationnement, une question centrale

Parmi les huit thématiques, le stationnement reste l'une des plus délicates à instruire. La quantification des besoins et l'organisation des places de parking en fonction d'un projet immobilier constituent, selon les termes mêmes de la *Cemathèque* n°41 consacrée

à ce sujet par le SPW MI en 2015, un exercice complexe où les points de vue des communes, des promoteurs de logements, de commerces ou de bureaux ont naturellement tendance à diverger.

¹[Devenir CeM](#)

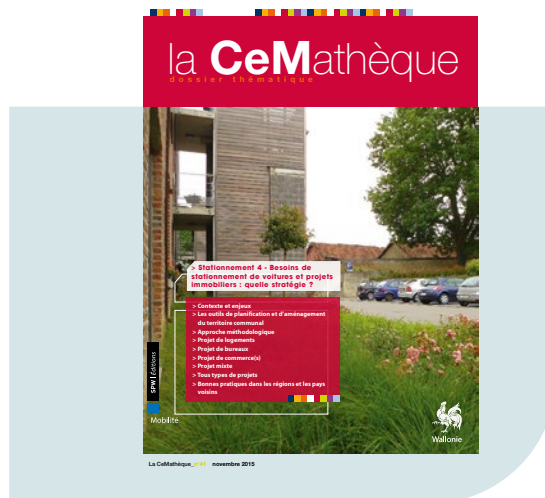


Source : Cemathèque 41

La méthode proposée par la Cemathèque 41, reprise lors de la formation du 18 mai 2026, structure la réflexion en trois étapes :

- **Estimer les besoins théoriques du projet**, sur base de valeurs de référence par type de logement, de bureau ou de commerce (par exemple, une moyenne de 1,5 places par logement, avec une fourchette de 1,1 à 2,1 selon le contexte) ;
- **Ajuster ces besoins en fonction de la localisation du projet**, en croisant la qualité de la desserte en transport en commun et le niveau de services du quartier (commerces, école, pharmacie...) — un projet bien desservi et bien équipé pouvant voir ses besoins réduits de façon significative ;
- **Répartir enfin l'offre entre domaine privé et domaine public**, en tenant compte des disponibilités existantes en voirie et des objectifs propres de la commune en matière de stationnement ou d'espaces publics¹.

Quelles ressources ?



Au niveau régional

La Cemathèque n°41¹ propose des valeurs de référence pour le logement, les bureaux, les commerces et une série d'équipements spécifiques (écoles, hôpitaux, centres sportifs...), en s'appuyant notamment sur les normes suisse et hollandaise, qui n'ont elles-mêmes qu'une valeur indicative dans leur propre pays.

Au niveau communal

En l'absence de norme régionale, les communes ont un intérêt réel à se doter de leurs propres outils. Ceux-ci servent une double transversalité : entre services communaux d'abord, mais aussi vis-à-vis des développeurs, qui gagnent en prévisibilité lorsque les règles du jeu sont connues avant l'introduction d'une demande. Plusieurs formats sont possibles, avec des degrés de contrainte très différents. Relevons à titre d'exemples :

- une simple note de collège, sans valeur réglementaire mais utile pour cadrer une pratique administrative ;
- un guide de bonnes pratiques, indicatif, qui peut être nuancé au cas par cas ;
- un règlement communal d'urbanisme (RCU), qui a une valeur légale et s'impose à toute demande de permis.

¹ Lien utile : <https://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/cemathèque41.pdf>

La Ville de Namur illustre la deuxième option : son guide de bonnes pratiques « Le stationnement hors voirie », approuvé par le Collège communal en 2015 et amendé en 2026¹, décline le nombre d'emplacements recommandé selon quatre classes de zones, du centre urbain (1 emplacement/logement) aux villages et habitats isolés (2 emplacements/logement) — une approche différenciée par zone, dans l'esprit de la méthode régionale, mais sans valeur contraignante.

La commune de La Hulpe dispose d'un règlement communal d'urbanisme² (RCU) qui consacre une section entière — le point 22 «Normes zones de stationnement, garages» — à cette thématique :

- Le nombre d'emplacements est différencié par type d'activité, et par zone géographique ;
- Un mécanisme de compensation à distance ;
- Une étude de circulation obligatoire au-delà d'un certain seuil de surface ce qui rejoint directement la logique de la Cemathèque 41 ;
- Des prescriptions qualitatives allant au-delà du seul nombre : localisation des emplacements (moitié maximum de la zone de recul, dissimulation par plantations), revêtements imposés (matériaux perméables listés), obligation de planter un arbre à haute tige par 4 emplacements.

Les deux approches ne portent pas le même objectif : l'une privilégie la souplesse - tout en se basant sur une analyse au cas par cas en fonction du contexte, l'autre la sécurité juridique et l'uniformité de traitement. Le choix entre les deux — ou une voie intermédiaire — relève d'un arbitrage politique propre à chaque commune, mais gagne à être posé consciemment plutôt que par défaut.

Au-delà de la mécanique des permis

La grille d'analyse mobilité prend tout son sens lorsqu'elle produit des effets concrets sur les projets qui sortent de terre. Les exemples présentés lors de la formation — trottoirs financés comme charge d'urbanisme, stationnement vélo intégré dès la conception, calibrage revu du nombre de places à la baisse comme à la hausse selon le contexte — montrent que l'avis mobilité d'un CeM peut réellement infléchir un projet, à condition d'être motivé, documenté, et porté suffisamment tôt dans le processus.

Mais l'enjeu dépasse la seule mécanique administrative de délivrance des permis. Ce que la grille rend



Source : klementwijk.be - Klementwijk à Saint-Nicolas

visible, c'est la nécessité d'une réelle transversalité entre services : urbanisme, mobilité, gestionnaire de voirie, police locale, parfois réseau associatif et société de transport en commun. Un avis mobilité isolé, produit sans dialogue avec ces autres compétences, perd une grande partie de sa portée. Au-delà de l'outil proprement dit, c'est précisément cette coordination, que la formation du 18 mai a cherché à outiller.

En savoir plus :

Pour en savoir plus sur la thématique connexe des bornes de recharge, dans le cadre des exigences d'électromobilité dans les bâtiments (PEB).

- Document explicatif des exigences d'électromobilité : <https://energie.wallonie.be/files/PEB/electromobilite>
- Logigramme électromobilité : <https://energie.wallonie.be/files/PEB/logigramme>
- Article d'octobre 2025 du Cemaphore 166 sur les Bornes de recharge de véhicules électriques, impositions récentes dans les secteurs résidentiel et non résidentiel en Wallonie : [cemaphore 00166.pdf](https://cemaphore.be/00166.pdf)

¹ Au moment de la rédaction du présent article, la dernière version du 15 juin 2026 n'est pas encore rendue publique. Lien vers le référentiel de 2015 : www.nid.be/sites/default/files/2_-_stationnement_hors_voirie.pdf

² Le RCU a été adopté définitivement par le Conseil communal le 4 décembre 2008, ayant aujourd'hui valeur de guide communal d'urbanisme. Lien utile : www.lahulpe.be/ma-commune/services-communaux/cadre-de-vie/urbanisme/guide-communal-d-urbanisme/reglement-communal-durbanisme-ayant-acquis-valeur-de-guide-communal-durbanisme.pdf. A noter que la Ville de Mons dispose aussi d'un RCU dont un volet est consacré au stationnement.



ENQUÊTE MOBILITE

Nouvelle enquête 2026 sur la mobilité des Wallons : quelques enseignements

Pierre Arnold - SPW MI



Source : Adobe stock

Depuis le printemps 2024, le SPW Mobilité Infrastructures réalise de manière récurrente des enquêtes visant à mieux comprendre les habitudes de déplacement de la population wallonne et ses éventuelles évolutions. Cette démarche permet de disposer de données récentes relatives à la mobilité quotidienne des citoyens et contribue à alimenter la réflexion sur les politiques publiques en matière de mobilité.

Les résultats obtenus permettent notamment de mieux appréhender les comportements de déplacement, les modes de transport utilisés ainsi que les motifs des trajets effectués.

La dernière enquête, dont les principaux résultats sont présentés ci-dessous, s'inscrit dans la continuité du dispositif d'observation qui a fait l'objet d'un article dans un précédent numéro¹.

Cette enquête s'est déroulée en deux vagues, en période scolaire ; la première en novembre 2025, la seconde en mars 2026. Les participants y ont été

invités à décrire l'ensemble de leurs déplacements réalisés au cours d'une journée complète. Chaque vague était composée d'un échantillon de 2000 Wallons majeurs et de 1000 enfants². La situation de « référence » 2026 a été établie sur base de la moyenne des deux vagues, permettant ainsi de s'affranchir (au moins partiellement) d'un éventuel effet saisonnier.

La voiture demeure le mode de déplacement le plus utilisé

L'analyse des parts modales montre que la mobilité en Wallonie reste fortement dépendante de l'automobile. Elle représente à elle seule 72,4% des kilomètres parcourus et 59,6% des déplacements. Les modes actifs, marche et vélo, représentent respectivement 6,1% et 2,8% des kilomètres pour 23,3% et 3,0% des déplacements.

¹ [Le cemaphore 00163.pdf](#), septembre 2024

² Les échantillons ont été constitués de manière à être représentatifs de la population wallonne selon différents critères tels que le genre, l'âge, le niveau d'éducation ou encore le cadre de vie.

Cette différence est bien entendu liée au fait que les déplacements à pied sont généralement plus courts que ceux effectués en voiture. Il convient donc de distinguer ces deux types de parts modales (une en pourcentage des déplacements effectués et une en pourcentage des distances parcourues) et, éventuellement, d'en privilégier une en fonction des objectifs poursuivis.

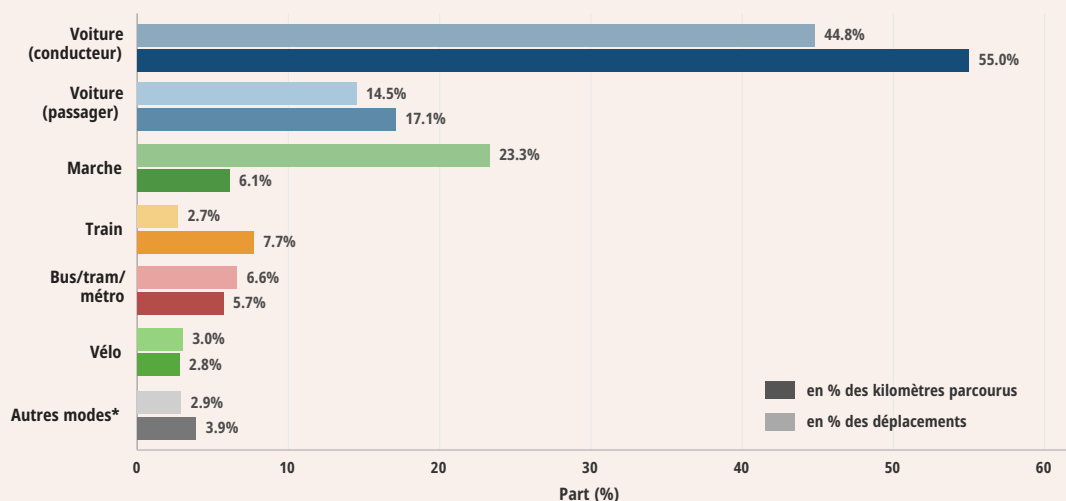
Des différences significatives apparaissent selon le profil des usagers. Les hommes utilisent davantage la voiture en tant que conducteur (63,2% des kilomètres parcourus contre 57,5% pour les femmes), tandis que ces dernières occupent plus souvent la place de passager. Les hommes recourent également davantage au vélo.

L'âge constitue également un facteur déterminant. Les jeunes de 6 à 17 ans dépendent largement de l'accompagnement en voiture et des transports collectifs.

C'est chez les 18-34 ans, qu'on observe la plus forte utilisation des modes alternatifs. À l'inverse, les classes d'âge de 35 ans et plus recourent davantage à la voiture (en tant que conducteur), avec des parts dépassant 68% des kilomètres parcourus.

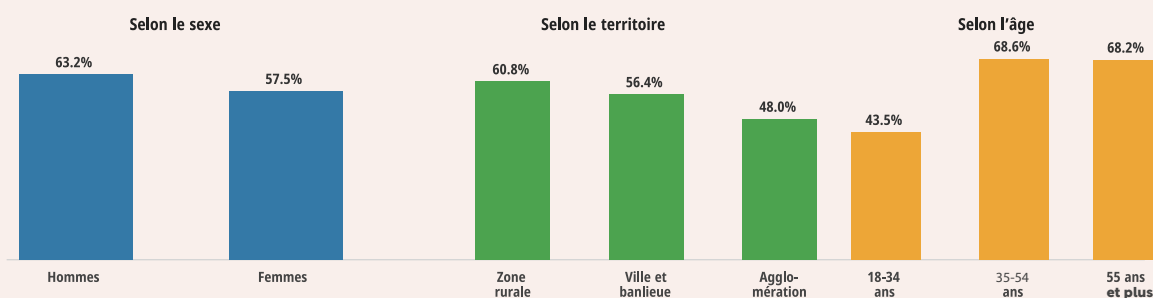
Enfin, le contexte territorial influence fortement les pratiques de mobilité. En zone rurale, la dépendance à la voiture est particulièrement élevée, avec plus de 60% des kilomètres effectués comme conducteur. À l'inverse, dans les agglomérations, les transports publics et les modes actifs occupent une place bien plus importante : le train atteint près de 10% des kilomètres parcourus et les bus, trams et métros près de 8,7%, tandis que la marche dépasse les 8%.

Parts modales globales, selon le profil

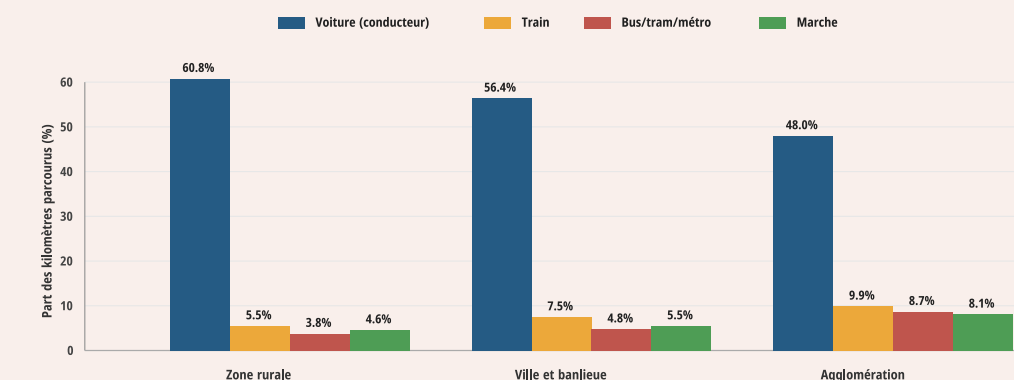


* cyclomoteur/moto, autocar privé, taxi, autres

Voiture (conducteur): part des kilomètres parcourus, selon l'unité de mesure



Parts modales selon le contexte territorial (en % des km)



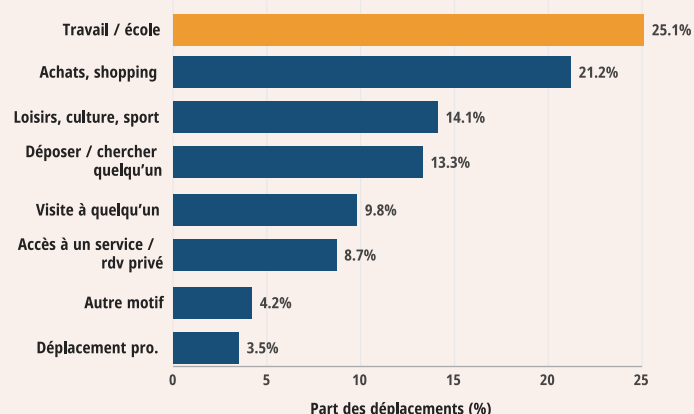
Au-delà de la manière dont elles sont calculées et/ou exprimées, les parts modales ne sont pas uniformes au sein de la population et à travers les territoires. Dans ce contexte, fixer des objectifs globaux à l'échelle régionale peut s'avérer trop réducteur, voire masquer des réalités très contrastées. Une approche plus fine, reposant sur une ventilation des objectifs par catégories de population et par types d'espaces, permettrait de mieux tenir compte de ces disparités structurelles, d'identifier des marges de progression réellement disponibles et de définir des politiques de mobilité plus ciblées, réalistes et équitables.

Les déplacements pendulaires¹ restent les plus nombreux

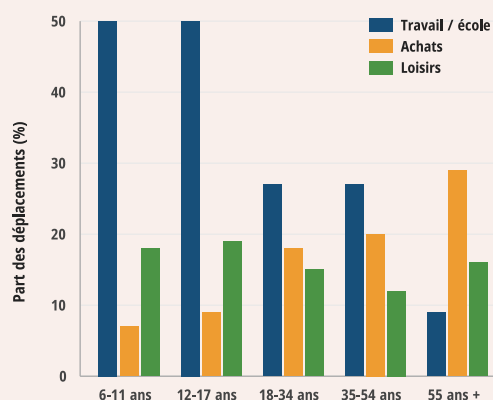
En associant un motif unique à chaque déplacement déclaré, l'enquête permet d'identifier les principales motivations à l'origine des déplacements et de caractériser les comportements de mobilité de la population.

En effet, les déplacements ne constituent pas une finalité en soi, mais visent avant tout à répondre à des besoins, qu'il s'agisse de travailler, d'étudier, de faire des achats ou d'accéder à des services.

Motifs de déplacement -ensemble de la population



Trois motifs clés, selon l'âge



¹ Les déplacements pendulaires désignent les trajets effectués de manière régulière entre le domicile et un lieu d'activité habituel, principalement un lieu de travail ou un établissement scolaire. Ils se caractérisent par leur caractère répétitif et par un mouvement d'aller-retour entre deux lieux fixes, généralement réalisé quotidiennement ou plusieurs fois par semaine, à l'image des oscillations d'un pendule.

Ainsi, les déplacements des Wallons sont avant tout liés au travail ou à l'école, qui représentent un quart de l'ensemble des trajets (25,1 %). Viennent ensuite les déplacements effectués pour les achats et le shopping (21,2 %), puis ceux consacrés aux loisirs, à la culture ou au sport (14,3 %). L'analyse par âge met en évidence des différences marquées dans les comportements de déplacement. Chez les jeunes de 6 à 17 ans, plus de la moitié des trajets sont liés à la fréquentation scolaire, ce qui reflète le rôle central de l'école dans leur mobilité quotidienne. À l'inverse, chez les adultes actifs, les déplacements sont plus diversifiés et seul un quart de ceux-ci se font vers le lieu de travail. Les personnes âgées de 55 ans et plus se distinguent quant à elles par une part plus importante de déplacements consacrés aux achats (29,5 %) et aux activités de loisirs (16,0 %).

Les écarts observés entre les hommes et les femmes demeurent relativement limités. Les hommes déclarent toutefois légèrement plus de déplacements liés aux loisirs.

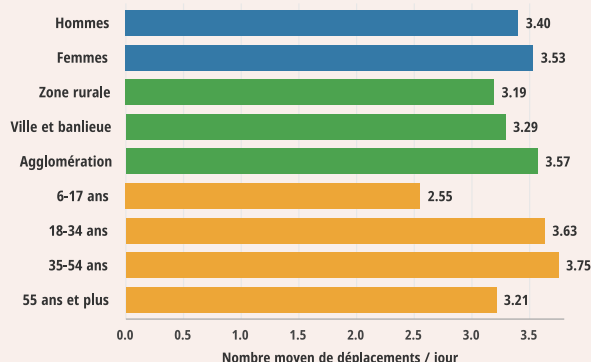
Enfin, l'examen des données selon le lieu de résidence et le niveau d'instruction ne fait pas apparaître de différences structurelles marquées.

Les chaînes de déplacement sont peu complexes et les pratiques varient en fonction de l'âge et du lieu de vie

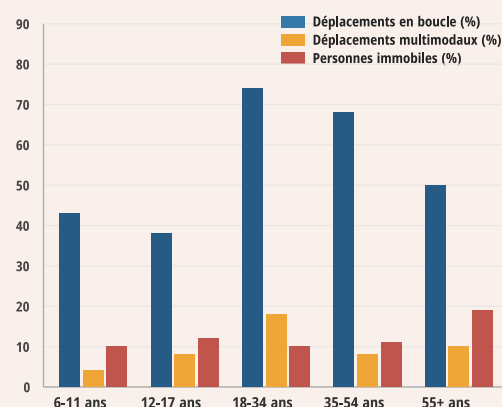
La complexité des chaînes de déplacements renvoie à la capacité des individus à combiner plusieurs activités ou motifs au cours d'une même journée, impliquant des arbitrages en matière d'horaires, d'itinéraires ou encore de choix modal. Les résultats de l'enquête montrent toutefois que les comportements de mobilité des Wallons restent globalement peu complexes et s'organisent autour d'un nombre limité de déplacements quotidiens.

En moyenne, un Wallon réalise 3,35 déplacements par jour¹. Ce volume varie selon les caractéristiques sociodémographiques : il est légèrement plus élevé chez les femmes (3,53 déplacements) que chez les hommes, atteint son maximum parmi les personnes de 35 à 54 ans (3,75) et est plus faible chez les enfants et adolescents (environ 2,5 déplacements par jour). Les habitants des agglomérations enregistrent également un nombre moyen de déplacements significativement supérieur à celui observé dans les zones rurales.

Nombre moyen de déplacements par jour



Complexité des chaînes de déplacement, selon l'âge



L'analyse de la structure des déplacements confirme cette relative simplicité. Près de 39% des trajets s'inscrivent dans une logique d'aller-retour entre deux lieux fixes, tandis que 61% relèvent de chaînes de déplacements plus complexes, comportant plusieurs étapes successives. Cette proportion de déplacements « en boucle » est particulièrement élevée (73,2%) chez les jeunes adultes (18-34 ans) qui présentent des chaînes de déplacements plus élaborées, en lien avec la diversification de leurs activités quotidiennes. À l'opposé, les personnes âgées de 55 ans et plus ont des schémas de mobilité davantage centrés sur le domicile.

¹ en ce inclus les éventuels retours au domicile (ou au point de départ).



Par ailleurs, le recours à plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement demeure relativement limité. Seuls 10,7 % des déplacements sont multimodaux. Cette pratique est plus fréquente chez les jeunes adultes de 18 à 34 ans (17,8%) et parmi les habitants des agglomérations (13,3%), où l'offre de transport est généralement plus diversifiée.

Enfin, 13,2% des Wallons n'ont déclaré aucun déplacement lors de la journée de référence et sont dès lors considérés comme « immobiles ». Cette proportion varie fortement selon l'âge : elle atteint 18% chez les personnes de 55 ans et plus, contre moins de 10% chez les 18-34 ans. Les habitants des zones rurales apparaissent également légèrement plus nombreux à être restés immobiles au cours de la journée observée.

Pour conclure

L'enquête 2026 confirme la prédominance de la voiture dans les pratiques de mobilité des Wallons, tout en mettant en évidence des différences marquées selon les profils de population et les territoires. Ces résultats plaident pour des politiques de mobilité différenciées, davantage adaptées aux réalités locales. La reconduction régulière de l'enquête permettra par ailleurs de suivre l'évolution de ces pratiques dans le temps.

 *En savoir plus :*

[Tableau de bord de la mobilité](#). A noter que les chiffres de cet article ne seront implémentés que dans le TBM 2026 qui ne sera disponible qu'en octobre/novembre.

 *Source des graphiques : SPW Mobilité Infrastructures, enquête 2026 sur la mobilité des Wallons (moyenne des vagues d'enquête de novembre 2025 et mars 2026).*





LU VU POUR VOUS

Daphné Deville - ICEDD

En Europe, les campagnes se dépeuplent depuis les années 1960 sauf... en Belgique

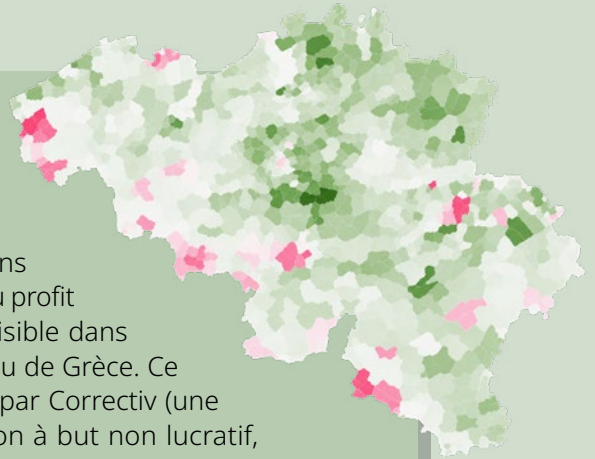
Dans une grande partie de l'Europe, l'exode amorcé dans les années 1960 vide progressivement les campagnes au profit des grandes villes, un phénomène particulièrement visible dans certaines grandes villes d'Espagne, de France, d'Italie ou de Grèce. Ce constat s'appuie sur une carte interactive développée par Correctiv (une organisation allemande de journalisme d'investigation à but non lucratif, connue pour ses enquêtes d'intérêt public et ses projets de data-journalisme) qui retrace l'évolution démographique commune par commune entre 1961 et 2024.

En Belgique, la tendance s'inverse : ce sont les grandes villes qui perdent des habitants, pendant que les campagnes en gagnent. Liège a ainsi perdu 21 % de sa population en 63 ans et Charleroi 15 %, sous l'effet notamment de la désindustrialisation. Ce n'est toutefois pas le cas de toutes les grandes villes : Bruxelles a connu une hausse de 16

% et Namur de 30 %. Ce sont surtout les communes périphériques qui progressent le plus fortement, à l'image d'Ottignies-Louvain-la-Neuve, qui affiche la plus forte hausse de Wallonie (+255 %), portée par la construction de la ville universitaire à partir de 1972. Un phénomène de périurbanisation qui, selon Marc Debuissou de l'IWEPS, couvre aujourd'hui la quasi-totalité du territoire wallon.

🔍 *En savoir plus :*

En Europe, les campagnes se dépeuplent depuis les années 1960 mais pas en Belgique ou [CORRECTIV.Europe](https://www.correctiv.eu/) – *Half of Europe's towns and villages have fewer residents than 60 years ago*



Q Évolution de la population des communes belges entre 1961 et 2024 (en vert : gain, en rose : perte)

Source : Correctiv.eu, via RTBF



Q Source illu : [lejde.be](https://www.lejde.be/)

À vélo, roule malin !

À l'occasion de la Semaine de la Mobilité, le SPW MI, via sa cellule Education à la Mobilité et à la Sécurité routière, s'est associé au Journal des Enfants pour proposer un dossier pédagogique consacré à la pratique du vélo. Conseils de sécurité, circulation aux carrefours, équipements indispensables, sensibilisation aux angles morts ou encore découverte des vélobus et des cyclostrades : le document aborde de manière claire

et attractive les bons réflexes à adopter pour se déplacer à vélo en toute sécurité. Une ressource utile pour sensibiliser les plus jeunes à la mobilité active et encourager les déplacements durables dès le plus jeune âge : <https://mobilite.wallonie.be/files/semob2026/jde-a-velo-roule-malin-2026.pdf>



Le TEC publie son rapport annuel 2025

Le TEC a dévoilé son rapport annuel 2025 lors de son Assemblée générale du 10 juin 2026, dans la foulée de la révision de son Contrat de Service Public avec la Région wallonne, désormais prolongé jusqu'en 2029.

En 2025, 150 millions de voyages ont été effectués sur les lignes régulières, soit 4 millions de plus qu'en 2024, pour 95 millions de kilomètres parcourus en charge. Le taux d'exécution (total des kilomètres réalisés / total des kilomètres planifiés) du service s'établit à 95,74 %. L'entreprise, qui emploie 5 818 collaborateurs, affiche une satisfaction client de 62 %, en retrait par rapport aux années précédentes :

ponctualité, information en temps réel et respect entre voyageurs restent les principaux points d'amélioration attendus.

Le chiffre d'affaires 2025 s'élève à 135,7 millions d'euros, en hausse d'environ 3 %. L'électrification de la flotte se poursuit avec 1 945 véhicules dont 829 hybrides et 14 bus électriques, une exploitation entièrement électrique.

L'année a surtout été marquée par la mise en service du tram de Liège le 28 avril : long de 11,7 km, il augmente de 25 % la capacité de transport de la ville. En septembre, la ligne BUSWAY B2 est devenue la première ligne entièrement électrique du réseau. À Charleroi, les travaux d'extension du métro se sont poursuivis en vue de la ligne M5, prévue pour 2027.

En savoir plus : <https://www.letec.be/Content/Uploads/PDF/Interne/Rapport-annuel.pdf>

Le tram de Liège fête son 1^{er} anniversaire : un bilan positif

Un an après son lancement, le tram de Liège a transporté environ 12 millions de voyageurs et parcouru près d'un million de kilomètres, un chiffre qui témoigne d'une adoption rapide par les Liégeois.

Côté fréquentation, Saint-Lambert, Guillemins et Opéra figurent parmi les arrêts les plus prisés en période scolaire, avec deux pics quotidiens marqués : le matin entre 7h et 8h, avec environ 4 000 voyageurs par heure, et en soirée entre 16h et 18h, jusqu'à 5 000 voyageurs/h.

Sur le plan de la sécurité, LETEC recense 50 accidents en douze mois, dont 43 victimes et aucun décès, un bilan jugé conforme aux standards du secteur : le taux d'accidentalité s'établit à 0,6 accident pour 10 000 km parcourus, contre 0,9 à la STIB.

Enfin, l'enquête de satisfaction menée à l'automne 2025 affiche un score de 77 %

En savoir plus : <https://presse.groupe.letec.be/une-premiere-annee-de-mise-en-service-reussie-pour-le-tram-de-liege>





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 : Studio Piet

Ont contribué à la rédaction de ce CeMaphore pour leur appui en relecture :

Marie-Charlotte Alvarez, Pierre Arnold, Martin Duflou, Benoît Dupriez, Mélissa François, Sophie Lambert, François Leruth, Céline Lucas, Noël Renson, Luh Yen pour le SPW MI – Martin GRANDJEAN, SPW TLPE - Carole WERY pour le GAL Pays de l'Ourthe - Pauline Thyrion pour le GAL Condroz-Famenne – Christine Bernard pour la Ville de Tournai - Audrey Lepape et Aline Verbist pour LETEC – Yvan Casteels pour l'Agence wallonne pour la Sécurité Routière - Elise Viatour pour l'ICEDD – Frédérique Witters et Tom de Schutter pour l'Union des Villes et des Communes de Wallonie

Photo de couverture : SPW MI



Wallonie
mobilité infrastructures
SPW