

# le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

- > La parole à ... Nathalie Lazzara
- > Un décret pour un seul statut de voirie communale
- > Un droit de tirage pour les communes
- > Points d'arrêts non gardés. Un cadastre pour agir
- > Développer une offre ferroviaire urbaine pour Liège et Charleroi ?
- > UrbanZen : bientôt un outil pour optimiser la circulation des poids lourds
- > Code de la route. Le système de la tirette est désormais obligatoire
- > Création d'une Agence wallonne pour la sécurité routière
- > Guidage GPS. Contacts utiles pour les communes

> sommaire

SPW | Éditions

Mobilité



Wallonie

## > La parole à ...



### Nathalie LAZZARA, chargée de mission au CSEF du Brabant wallon et CeM

Si les difficultés de déplacement peuvent un jour ou l'autre tous nous toucher (embouteillages, correspondances non-assurées, etc.), il existe des publics pour lesquels elles s'expriment souvent de façon plus aiguë. Parmi eux, l'on compte des personnes qui, à la recherche d'un emploi ou d'une formation, se trouvent freinées dans leur parcours de (ré)insertion socioprofessionnelle à cause de problèmes de mobilité qu'elles ne parviennent pas à résoudre seules.

Se déplacer requiert de mobiliser différentes ressources personnelles : des connaissances (comme le code de la route), des savoir-faire (par exemple la capacité à lire des horaires, des plans), des ressources matérielles (l'achat d'un véhicule, le financement d'un permis de conduire...), des ressources relationnelles et psychologiques (la recherche d'un guide, le soutien de proches...), des ressources physiques et des capacités organisationnelles (comme gérer le timing d'une journée avec plus ou moins de contraintes familiales).

Or, nous ne sommes pas tous égaux face à ces ressources. Certains publics, particulièrement ceux plus éloignés de l'emploi et disposant de faibles moyens financiers, cumulent souvent les manques, et par là, les difficultés.

Ces publics se trouvent coincés dans le cercle vicieux du « pas de voiture, pas de travail », « pas de travail, pas de permis », « pas de permis, pas de voiture » et donc, pas de travail ! C'est dans le but de dépasser cette logique désespérante que le Comité Subrégional de l'Emploi et la Formation du Brabant wallon a choisi de s'investir ces dernières années dans la problématique de la mobilité.

De l'organisation de colloques et de rencontres à la création de formations « Relais Mobilité », le CSEF BW cherche à créer des lieux de dialogue entre les acteurs de la mobilité (TEC, SNCB, Taxistop, Pro Velo, SPW Mobilité, Cellules de mobilité syndicales...) et ceux de l'insertion (Forem, CPAS, OISP/EFT, Promotion sociale, CEFA, IFAPME...). De ces rencontres, de ces formations s'est exprimé le besoin d'outils communs permettant aux accompagnateurs, aux conseillers et

aux coachs de demandeurs d'emploi, de mieux aider les publics concernés par ces difficultés.

C'est ainsi que, grâce à la mobilisation de tous ces acteurs, l'outil « Solutions de mobilité en Brabant wallon » a pu voir le jour. Loin de la prétention d'être une baguette magique de la mobilité, il se décline en trois outils : un feuillet A3 synthétique, un classeur composé de fiches et une brochure détaillée. Si les deux premiers sont disponibles en version « papier », tous sont téléchargeables sur le site [www.csefbw.be](http://www.csefbw.be) (onglet « Document » > « mobilité »). Près d'une centaine de personnes ont déjà participé à des séances de formation à l'outil. De nouvelles séances seront proposées à la fin de ce semestre.

**Contact :** Nathalie Lazzara  
Tél. : 067 79 49 76, [nathalie.lazzara@forem.be](mailto:nathalie.lazzara@forem.be)

**Pour en savoir plus :** [www.csefbw.be](http://www.csefbw.be)

## > Voirie

### Un décret pour un seul statut de voirie communale

Le décret du 5 février dernier<sup>1</sup> uniformise enfin le statut des voiries communales. Auparavant deux types de voiries communales coexistaient : les voiries vicinales et les voiries innomées. Les premières étaient régies par la loi de 1841 sur les chemins vicinaux et les secondes par le CWATUPE. Le décret a d'abord pour objectif de fondre ces deux catégories de voiries en un seul régime juridique, de simplifier et d'harmoniser cette matière. Dorénavant les deux appellations originales disparaissent au profit de celle de voirie communale.

La voirie communale est définie comme une « voie de communication par terre affectée à la circulation du public, indépendamment de la propriété de son assiette, y compris ses dépendances qui sont nécessaires à sa conservation, et dont la gestion incombe à l'autorité communale ». Cette définition fait clairement la distinction entre l'affectation d'usage (la circulation du public) et la propriété de l'assiette. Ainsi, une servitude publique de passage est assimilée à une voirie communale. Le décret ne différencie pas les types de voiries : routes, rues, chemins et sentiers.

L'usage du public est défini comme un « passage du public continu, non interrompu et non équivoque, à des fins de circulation publique, à condition qu'il ait lieu avec l'intention d'utiliser la bande de terrain concernée dans ce but et ne repose pas sur une simple tolérance du propriétaire ».

Outre les autorités communales, provinciales ou régionales, toute personne physique ou morale justifiant

<sup>1</sup> Décret du Gouvernement wallon du 5 février 2014 relatif à la voirie communale (Moniteur belge du 4 mars 2014).

<sup>2</sup> Articles 129 et 129 bis du CWATUPE.

d'un intérêt peut soumettre une demande de création, de modification ou de suppression d'une voirie communale. Cette disposition était déjà présente dans le CWATUPE<sup>2</sup>.

La décision de création, de modification ou de suppression d'une voirie est désormais de la compétence unique de l'autorité communale. L'avis conforme du Conseil provincial n'est plus requis, excepté lorsque la voirie se situe sur le territoire d'une ou de plusieurs communes limitrophes. Davantage de délais de rigueur sont imposés et le décret va dans le sens d'une meilleure transparence des décisions et d'une information au citoyen qui pourra introduire des recours auprès du Gouvernement wallon.

Le décret vise également la création d'un atlas centralisé des voiries. Cette base de données sera gérée par la Wallonie et compilera la situation juridique en la matière. Il devra, in fine, rassembler toutes les décisions relatives à la voirie et être accessible au public.

L'actualisation devrait débuter cette année par une expérience pilote menée dans plusieurs communes wallonnes, qui bénéficieront alors d'un soutien financier de la Wallonie pour cette mission. Cette opération constitue un préalable nécessaire afin d'identifier les difficultés rencontrées par les communes et de définir les besoins.

Le décret prévoit encore l'adoption d'un règlement général de police unique pour l'ensemble de la Wallonie pour la gestion des voiries communales, en ce compris une signalétique harmonisée obligatoire, en remplacement des règlements provinciaux actuels.

## > Subventions

### Droit de tirage

Le Gouvernement wallon vient d'adopter le projet de décret instaurant un droit de tirage pour les investissements relatifs aux travaux subsidiés (voiries, parkings, égouts, éclairage public, bâtiments publics...)<sup>1</sup>. Ce système vise à remplacer les actuels plans triennaux.

Dorénavant, les communes wallonnes (à l'exception des 9 communes germanophones qui disposent depuis plusieurs années de leur mécanisme propre) recevront de la part de la Région une dotation individuelle, calculée selon des critères préétablis, dans laquelle elles pourront puiser pour réaliser ce type d'investissements. Ce droit de tirage étendu s'appuiera sur une programmation pluriannuelle s'étendant sur la durée d'une mandature communale (six ans). Elle sera scindée en deux programmations distinctes : une première de quatre ans et une seconde de deux ans.

Un montant annuel de 45 millions d'euros sera consacré à la première programmation, soit un montant total de 180 millions d'euros. Deux tiers de ce montant seront répartis entre les différentes communes sur base



Source : ICEDD.

des critères retenus lors de l'expérience pilote de droit de tirage limitée à l'entretien des voiries (à savoir le kilométrage des voiries communales revêtues, le nombre d'habitants et le revenu moyen par habitant) tandis que le tiers restant sera réparti sur base des critères utilisés par le Fonds des communes. Aucune commune ne pourra bénéficier de plus de 5 % de cette enveloppe budgétaire globale et des subventionnements minimum (11,5 euros) et maximum (20 euros) par habitant et par an à l'échelle provinciale ont également été prévus.

Sur base du montant du droit de tirage communiqué par la Région, chaque commune est tenue d'élaborer, dans les six mois, un plan d'investissement communal (PIC) reprenant l'ensemble des projets qu'elle envisage de réaliser durant la programmation pluriannuelle concernée. Ce plan tient compte des priorités d'investissement déterminées par la Région et doit être approuvé par cette dernière. La première priorité est l'égouttage, la Belgique ayant été mise à l'amende par la justice européenne pour ses retards dans le traitement des eaux usées. La sécurité routière, l'amélioration du cadre de vie des personnes handicapées, le patrimoine, etc, figurent aussi parmi les projets les plus susceptibles d'être retenus. Le taux de subventionnement des travaux éligibles est de 50 %.

Une grande nouveauté de ce système réside dans le fait que la libération des moyens financiers n'est plus liée à la réalisation effective des travaux. Le montant de la dotation, fixé pour chaque programmation pluriannuelle, sera versé automatiquement aux communes par tranches de subventions annuelles successives. Le contrôle de la bonne utilisation des subsides sera réalisé a posteriori. Par ailleurs, les communes auront la possibilité de thésauriser une partie du droit de tirage lié à la première programmation pluriannuelle en vue de la réalisation de travaux ou d'acquisitions lors de la seconde programmation.

<sup>1</sup> Décret du Gouvernement wallon du 5 février 2014 modifiant les dispositions du Code de la démocratie locale et de la décentralisation relatives aux subventions à certains investissements d'intérêt public et établissant un Fonds Régional pour les Investissements Communaux.



## Points d'arrêts non gardés (PANG) : un cadastre pour agir

La méthodologie du groupe SNCB pour la priorisation des investissements dans les gares et les points d'arrêt non gardés repose principalement sur deux critères : le nombre de montées par semaine et la qualité des gares. Le premier critère exclut d'office les 191 PANG wallons, qui représentent pourtant 15 % des montées et 73 % des gares wallonnes. La qualité des gares est quant à elle évaluée à 50 % sur base des normes REVALOR<sup>1</sup> et à 50 % sur base du baromètre de qualité des gares. A titre d'exemple, la propreté est prise en compte, mais pas la hauteur des quais, ni leur confort.

C'est pourquoi, l'ASBL navetteurs.be a effectué une analyse complète des PANG de Wallonie<sup>1</sup>. Celle-ci est disponible sous forme de fiches descriptives détaillées. L'étude a comporté plusieurs étapes.

Au préalable, il était nécessaire d'élaborer une grille d'analyse. Celle-ci reprend les éléments suivants :

- l'accessibilité (accès au PANG, hauteur des quais, accès PMR) ;
- les équipements (distributeurs de billets, affiches horaires, écrans...) ;
- le stationnement (voitures et deux-roues) ;
- la fréquence et les correspondances train-train ;
- l'intermodalité (desserte bus) ;
- la fréquentation (comptage de voyageurs, basé sur les chiffres 2009 de la SNCB).

Ensuite, de mars à décembre 2013, des visites des 191 PANG ont été effectuées.

Pour chacun, une fiche d'identification a été établie. Elle reprend toutes les informations et des photos du site. Elle est complétée par les données fournies par

B Holding Stations (nombre de places de parking voitures et deux-roues), et validées par navetteurs.be et des membres de l'association. B Mobility (SNCB) n'a pas transmis les données de fréquentation des PANG pour des raisons de confidentialité. Des chiffres de montées en gare ont toutefois été obtenus par une voie officielle.

Enfin, les données récoltées ont été synthétisées dans une base de données Excel.

Afin de mettre à disposition les documents et les résultats de ce travail, un portail (wallogares.be) est accessible en ligne. Le but est aussi, par ce biais, de maintenir à jour leur contenu. Tout changement ou toute incohérence peut-être communiqué au moyen d'un formulaire en ligne.

Dix-neuf points d'arrêt sont à réhabiliter en priorité. On constate une forte concentration de ceux-ci dans la zone de Charleroi. Dans la zone de Liège, l'état pré-occupant de certains PANG pose également question dans la perspective du développement futur d'un REL (réseau express liégeois).

Selon les plaintes récoltées, un sentiment d'insécurité lié aux critères d'insalubrité et de vandalisme subsiste dans certains PANG pourtant récemment rénovés, comme par exemple à Amay.

L'analyse menée par navetteurs.be permettra à la Cellule ferroviaire du Service public de Wallonie de mieux cibler et d'objectiver les investissements qui seront réalisés par Infrabel et la SNCB, pour ensuite compléter cette étude de terrain par une analyse du potentiel de chaque point d'arrêt. Celle-ci visera notamment à évaluer le nombre de personnes qui circulent sur les lignes concernées et le nombre actuel d'usagers dans les PANG à réhabiliter, et à déterminer les perspectives de développement s'ils sont desservis par suffisamment de trains (bassin de population et d'emploi).

**Contact :** asbl navetteurs.be  
info@navetteurs.be, www.navetteurs.be

**Pour en savoir plus :** [www.navetteurs.be/index.php?option=com\\_content&view=article&id=5431&Itemid=509](http://www.navetteurs.be/index.php?option=com_content&view=article&id=5431&Itemid=509)  
[www.wallogares.be](http://www.wallogares.be)

## Développer une offre ferroviaire urbaine pour Liège et Charleroi ?

Une étude portant sur le potentiel et la faisabilité d'une offre ferroviaire urbaine dans les agglomérations de Liège et de Charleroi a été commanditée suite à l'absence de toute information sur ce sujet émanant du Groupe SNCB (pourtant obligatoire dans le cadre de leur contrat de gestion). L'idée de départ est simple :

<sup>1</sup> Les PANG, de Sart-Bernard (en travaux), Bastogne-Nord et Bastogne-Sud (uniquement une desserte de bus) n'y sont actuellement pas repris.



Arrêt de Florival - Source : belrail.be.

l'infrastructure ferroviaire existante, qui parcourt les deux principales agglomérations wallonnes, semble offrir un potentiel sous-exploité de desserte urbaine et suburbaine en faveur des voyageurs. Pour s'en assurer, l'étude a analysé le potentiel du système ferroviaire et évalué la demande de voyageurs.

Dans les deux agglomérations, les capacités disponibles sont globalement suffisantes pour permettre la mise en place d'un service urbain sans devoir consentir de gros investissements en infrastructure comme ceux nécessaires à la mise en place de l'offre RER autour de Bruxelles.

L'évaluation de la demande a été faite en croisant de nombreuses informations, quant aux :

- pôles d'origine ;
- pôles de destination ;
- flux de voyageurs actuels tous modes par bassin ;
- parts de voyageurs « rail », tant pour les échanges internes aux deux zones d'étude que pour les flux de ces deux zones vers ou depuis le reste du pays.

Le potentiel de clientèle future a été évalué selon deux approches cumulatives :

- les bassins (liés aux axes ferroviaires) ont un potentiel variable selon les parts modales actuelles observées pour le rail, selon le potentiel de développement économique et résidentiel ;
- l'évolution de l'offre de transport sur le rail influence également l'attractivité du rail, et donc le volume de la clientèle potentielle.

### Une situation contrastée

Il ressort nettement de l'analyse que le potentiel d'utilisation d'une offre ferroviaire d'agglomération est réel dans l'agglomération de Liège, alors que les développements ferroviaires à consentir dans la région de Charleroi portent avant tout sur les déplacements vers le reste du Hainaut et surtout vers Bruxelles, mais très peu sur les déplacements intra-agglomération.



Lignes de force du schéma d'exploitation proposé pour le REL  
Source : Etude de potentiel et de faisabilité d'une offre ferroviaire urbaine dans les agglomérations de Liège et de Charleroi.

Trois scénarios de développement d'une offre ferroviaire d'agglomération ont été ébauchés dans les deux agglomérations, afin de déterminer le potentiel de clientèle. Ils sont de plus en plus volontaristes, selon le trinôme « schéma d'exploitation – matériel roulant – infrastructures », et donc de plus en plus demandeurs de moyens. Ces potentiels varient de + 2,5 % de part modale du chemin de fer à + 15 %.

### Liège mérite un réseau suburbain

Tenant compte des conclusions de l'étude, le Gouvernement wallon a décidé, lors du choix des projets prioritaires wallons, d'une stratégie différenciée entre Charleroi et Liège. Dans la zone de Liège, 25 millions d'euros sont réservés par le Gouvernement wallon à des infrastructures nécessaires au développement d'une offre REL (8 nouveaux points d'arrêts et la construction ou l'agrandissement de parcs-relais à Ans, Milmort, Angleur, Pont-de-Seraing et Ougrée).

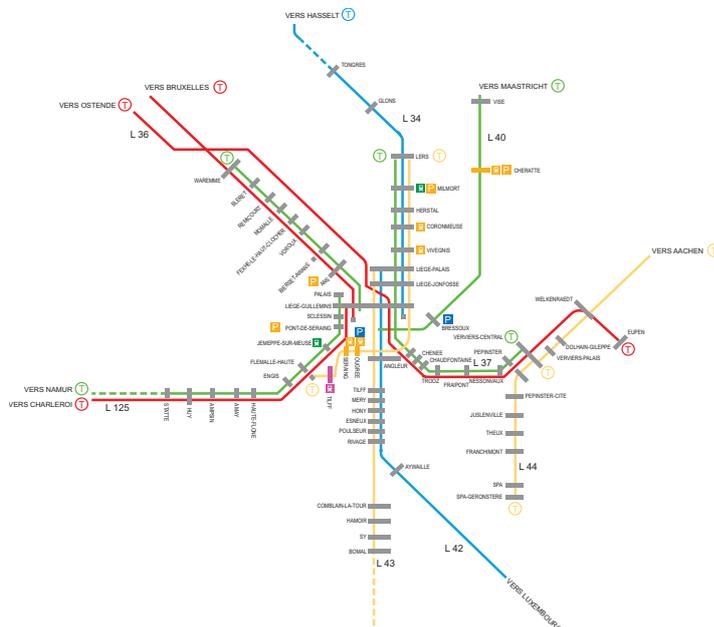
### Charleroi doit améliorer son insertion interurbaine

Dans la zone de Charleroi, c'est le projet de connexion et de gare ferroviaires (coût total estimé : 412 millions d'euros, dont 270 millions d'euros sur le Plan Pluriannuel 2013-2025) destiné à desservir l'aéroport de Gosselies qui est retenu. Sa finalité première est d'accueillir des relations à longue distance, mais il permettra également, à l'échelle sous-régionale, une meilleure desserte de la zone d'activités de l'aéroport.

Les 18 projets prioritaires décidés par le gouvernement wallon doivent maintenant être évalués par le Conseil des Ministres au niveau fédéral sur base des coûts d'exploitation, d'investissements et socio-économiques et de leur alignement avec la stratégie ferroviaire fédérale.

**Contact :** Daphné WOUTERS  
Cellule ferroviaire du SPW  
Tél : 081 77 30 93, rail-dgo2@spw.wallonie.be

**Pour en savoir plus :** [mobilite.wallonie.be/cms/home/politiques-de-mobilite/politique-ferroviaire/les-projets-wallons.html](http://mobilite.wallonie.be/cms/home/politiques-de-mobilite/politique-ferroviaire/les-projets-wallons.html)





Namur - Source : ICEDD.

## > Transport de marchandises

### UrbanZen : bientôt un outil pour optimiser la circulation des poids lourds

Le transport routier de marchandises a connu des développements qui, aujourd'hui, sont incompatibles avec une mobilité durable, et ce, particulièrement dans les centres urbains. L'apparition des GPS a intensifié les problèmes rencontrés, avec la présence de poids lourds sur des infrastructures routières parfois non dévolues à cet effet.

Pour pallier à ces difficultés, des réglementations locales ont vu le jour, imposant par exemple des itinéraires à suivre par les poids lourds circulant dans la commune ou devant livrer en centre-ville. Certains Plans communaux de mobilité se sont également penchés sur cette question. Les transporteurs sont dès lors confrontés à des contraintes de circulation dont ils n'ont pas systématiquement connaissance. Les GPS, même lorsqu'ils sont développés spécifiquement pour les poids lourds, ne tiennent, par exemple, pas compte de ces contraintes d'itinéraires et continuent à diriger les poids lourds sur base des critères distance/temps.

Au regard de ce constat, la Wallonie a décidé, en 2012, dans le cadre du Plan Marchal 2.vert, de soutenir le projet d'innovation technologique « UrbanZen », proposé par le Pôle de compétitivité « Logistics in Wallonia ». Sept partenaires sont impliqués : des sociétés privées (NSI, M3 Systems, Smolinfo), des transporteurs routiers (Transports Fockedeey et Michel Logistics) et des centres de recherches agréés (Multitel et le CRR). La durée de l'étude est de 30 mois.

#### Les objectifs d'UrbanZen

L'objectif principal est de fournir, aux villes et communes wallonnes ainsi qu'aux transporteurs de marchandises, un outil collaboratif permettant de guider les poids lourds suivant les souhaits des autorités publiques, par une adaptation des itinéraires fournis par défaut par les GPS. UrbanZen mettra également à la disposition

des autorités publiques les points noirs constatés par les acteurs du transport eux-mêmes (information remontée depuis les chauffeurs via le principe du « Coyote »).

L'utilisation d'UrbanZen devra permettre d'optimiser l'usage du camion (diminution du temps et du coût du transport), avec, en conséquence le désengorgement du centre-ville, une diminution des nuisances pour la population et les usagers, des informations utiles pour les communes, à court et à moyen terme, quant à leur politique de mobilité.

#### Une enquête auprès des villes et des communes wallonnes

Le Centre de recherches routières, en tant que partenaire du projet œuvrant dans le secteur de la recherche en transport, a pour mission de s'assurer que l'outil développé répond aux besoins des villes et communes wallonnes. Il a mené, en 2013, une vaste enquête auprès de chacune d'elles.

Les principaux enseignements sont les suivants :

- La circulation des poids lourds sur des voies/ruelles ou dans des quartiers non adaptés pour ce type de trafic et le transit en centre urbain sont les principaux problèmes constatés. Les dégradations des équipements urbains, le stationnement sur des espaces non prévus à cet effet et enfin les livraisons en double-file sont également à mentionner;
- Le guidage des poids lourds doit notamment prendre en compte le gabarit des infrastructures routières, les zones/quartiers avec restrictions d'accès, les itinéraires recommandés pour les poids lourds, les chantiers en cours, les fêtes et manifestations locales...
- Les villes et les communes wallonnes sont intéressées par le projet et, dans la plupart des cas, prêtes à utiliser l'outil pour autant que le personnel communal y consacre un temps limité.



#### Suite du projet

Au terme de la phase de conception et de développement de l'outil (septembre 2014), des tests de guidage de poids lourds seront organisés dans deux villes pilotes. Nous vous tiendrons informés de l'évolution d'UrbanZen.

**Contact :** Olivier VAN DAMME  
Centre de recherches routières, Division Mobilité, Sécurité & Gestion de la Route  
Tél. : 010/23.65.13, o.vandamme@brcc.be.

**Pour en savoir plus :** [www.logisticsinwallonia.be/urbanzen-0](http://www.logisticsinwallonia.be/urbanzen-0)

## Le système de la « tirette » est désormais obligatoire

L'arrêté royal du 29 janvier dernier<sup>1</sup> apporte quelques modifications au code de la route et au règlement du gestionnaire de voiries.

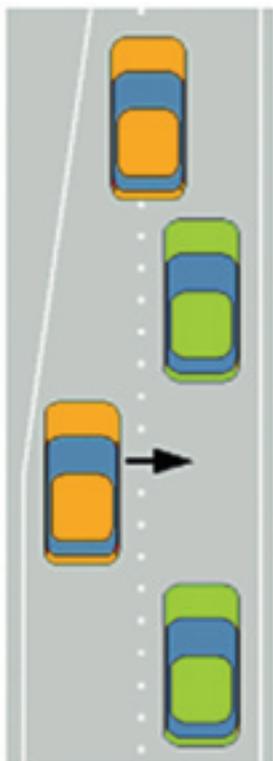
Ainsi, dorénavant le principe de la « tirette » est de rigueur, puisque : « Les conducteurs qui, lorsque la circulation est fortement ralentie, circulent sur une bande de circulation qui prend fin ou sur laquelle la circulation est interrompue, peuvent s'intercaler sur la bande libre adjacente seulement juste devant le rétrécissement. Les conducteurs qui circulent sur cette bande libre, doivent céder tour à tour, juste devant le rétrécissement, la priorité à un conducteur qui s'intercale; si la circulation est interrompue aussi bien sur la bande de gauche que sur celle de droite, la priorité doit être cédée à un conducteur qui se trouve sur la bande de droite et ensuite à un conducteur qui se trouve sur la bande de gauche. ». Le principe de la priorité du véhicule qui reste sur sa bande n'est donc plus d'application.

Le respect de ce comportement de courtoisie permet non seulement d'éviter des conflits entre conducteurs, mais est également favorable à la fluidité du trafic et à une meilleure exploitation de la capacité de la chaussée. Insuffisamment appliquée, il est apparu nécessaire de réglementer cette pratique et de l'inscrire dans le code de la route. Si ce principe n'est pas respecté par le conducteur, une amende de 55 euros sera infligée : soit une infraction du premier degré.

Cette pratique est déjà d'application en Allemagne et aux Pays-Bas où elle donne de bons résultats.

Autre changement apporté : dorénavant, les transports en commun peuvent avoir accès aux rues qui sont exclusivement destinées à la circulation locale.

<sup>1</sup> Arrêté royal du 29 janvier 2014 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique et l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire (Moniteur belge du 13 février 2014). Arrêté ministériel modifiant l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière et l'arrêté ministériel du 9 janvier 2007 concernant la carte communale de stationnement.



L'apposition de l'additionnel « Excepté véhicules du TEC » ou « excepté TEC » en dessous du signal C3 n'est donc plus requise.

En matière de stationnement, si elles sont munies d'un nouveau panneau additionnel, des aires peuvent désormais être réservées aux véhicules électriques.

Ces différentes adaptations sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> mars.

## > Sécurité routière

### Création d'une Agence wallonne pour la sécurité routière

La création d'une Agence wallonne pour la sécurité routière (AWSR) fait suite à l'appel lancé par l'ensemble des acteurs de la sécurité routière lors des Etats généraux de la sécurité routière en juin 2012.

Elle devrait être opérationnelle cet automne et assumera quatre missions principales :

- l'accompagnement des victimes. Aujourd'hui, différents services d'aide existent. Il manquait une structure centrale : point de référence vers lequel pourront se tourner les victimes d'un accident de la route ou leurs proches ;
- la communication et la sensibilisation vers le grand public ou vers des groupes cibles spécifiques sur des thématiques telles que l'alcool, la vitesse, les accidents de week-end, le port de la ceinture...
- la politique en matière de contrôles. Une cellule « Politique criminelle » verra le jour au sein de l'Agence. Elle sera chargée d'une mission de conseil sur les plans zonaux de sécurité ainsi que sur les actions entreprises en matière de répression ;
- les statistiques et la recherche. L'Agence aura une mission de veille : analyse des indicateurs, des statistiques, des résultats de recherches, et de façon générale, de toutes les données disponibles en matière de sécurité routière.

La création de l'AWSR s'inscrit dans le cadre de la régionalisation de certaines compétences en matière de sécurité routière.

Le récent accord institutionnel organisant ce transfert de compétences a notamment prévu que la détermination des limites de vitesse, à l'exception des autoroutes, le contrôle technique des véhicules, l'homologation des radars, la réglementation en matière d'écologie et d'exams relatifs à la conduite seraient désormais gérés par les Administrations régionales, en particulier la DGO1 (Routes) et la DGO2 (Mobilité). La sensibilisation et l'information en matière de sécurité routière seront quant à elles de la responsabilité de l'AWSR. Des groupes de travail préparent ce transfert, prévu le 1<sup>er</sup> janvier 2015.



## > Conseils de lecture

Atlas du commerce en Wallonie. Structures, dynamiques, comportements spatiaux des consommateurs, Presses universitaires de Liège, 2014.

Grâce à une analyse croisée de l'offre commerciale et des comportements spatiaux des consommateurs wallons, cet atlas présente les dynamiques et l'état du commerce de détail en Région wallonne. Les cartes, basées sur des données spatiales inédites, concernent l'ensemble du territoire.

L'ouvrage propose trois angles de vue spécifiques. Le commerce de détail est d'abord analysé comme une fonction induite : les commerces se regroupent le plus souvent aux nœuds du territoire et induisent des effets de polarisation. Le paysage commercial wallon est ensuite appréhendé en comparant les communes. Enfin, les principales agglomérations commerciales wallonnes sont étudiées plus spécifiquement.

Lionel Rougé et al, **Réhabiliter le périurbain. Comment vivre et bouger durablement dans ces territoires ?** Loco – Forum Vies Mobiles, 2013.

Quand il est question de l'avenir des territoires, la ville dense est érigée en modèle unique et indépassable de développement durable. Inversement, les espaces périurbains sont stigmatisés. Et si on ne les considérait plus comme des espaces repoussoirs et sans qualités, marqués par le gaspillage d'espace et d'énergie ? Ils ne vont pas disparaître, ils sont le lieu d'initiatives, de pratiques et de modes de vie qui dessinent des mobilités durables pour demain.

Il est nécessaire de changer de regard et de réhabiliter les espaces périurbains. On trouvera dans cette publication des clés essentielles pour comprendre comment ces territoires peuvent devenir le lieu d'une mobilité durable.

Le CDDM est à votre disposition pour vos recherches de documentation, que vous soyez ou non Conseiller en mobilité.

**Info :** Brigitte Ernon - Gestionnaire  
Centre de documentation et de diffusion en mobilité  
Tél. : 081 77 31 32  
centre-doc-mobilite@spw.wallonie.be

### Contact : Réseau des Conseillers en mobilité (CeM)

Bernadette Gany, coordinatrice, tél. : 081 77 30 99  
Brigitte Ernon, tél. : 081 77 31 32  
Fax : 081 77 38 22  
SPW-Direction de la Planification de la Mobilité  
Boulevard du Nord, 8, B-5000 Namur  
reseau-cem@spw.wallonie.be  
cem.mobilite.wallonie.be

Photo de couverture - Namur - Source : ICEDD.

## > Agenda

### Du réseau

- Le 20 juin 2014. **Rencontre annuelle des Conseillers en mobilité**, à Liège
- Automne 2014. Démarrage d'un **nouveau cycle de formation de base**

**Infos :** Bernadette Gany, tél. 081 77 30 99  
bernadette.gany@spw.wallonie.be  
Brigitte Ernon, tél. : 081 77 31 32  
brigitte.ernon@spw.wallonie.be  
mobilite.wallonie.be

## > Humour



## > Guidage GPS

### Contacts utiles pour les communes

Une nouvelle signalisation non répertoriée dans les GPS, un itinéraire conseillé peu respecté, un nom de rue erroné... Toutes les informations utiles à ce sujet peuvent être transmises à :

- la société Navteq, via l'adresse suivante : infobelgium@navteq.com ;
- la société TomTom, via le lien suivant : <http://www.tomtom.com/mapshare/tools/>. Si vous rencontrez un problème pour encoder une situation précise sur ce site, vous pouvez contacter la Direction de la Planification de la Mobilité à l'adresse suivante : bernadette.gany@spw.wallonie.be.