le cellaphore bulletin d'information sur la mobilité





La parole à ...

Pierre FERIR, échevin des Travaux et de la Mobilité à Marchin et CeM

Depuis 14 ans, je suis échevin des Travaux de Marchin : une petite commune rurale de 5 400 habitants située à 5 kilomètres au sud de Huy. Chez nous : pas de carrefours à feux, pas de grandes surfaces commerciales, pas de contournements périphériques, mais plutôt une série de hameaux conviviaux où l'esprit de clocher est encore bien ancré.

Après les dernières élections, j'ai demandé un échevinat supplémentaire : la mobilité.

Pourquoi ? Dans le cadre de mes responsabilités concernant les travaux, je suis fréquemment confronté à des problèmes de création (lotissements), de restauration ou d'aménagement (égouttage) de voiries. Il me semblait donc indispensable de m'impliquer dans la mobilité.

Malheureusement, le service mobilité de ma commune n'existait pas et l'expérience du service travaux était très limitée dans ce domaine. J'ai donc demandé au collège de désigner le responsable des travaux ainsi que l'échevin pour suivre la formation de Conseiller en mobilité.

Après une année de formation, le résultat est sans appel, à tel point que nous avons revu divers dossiers où la mobilité n'était pas suffisamment prise en compte. Je suis satisfait du plus qu'apporte un CeM dans le traitement des dossiers qui arrivent au service technique, je ne regrette en rien l'investissement qu'a nécessité cette formation.

Maintenant, en temps qu'échevin, je ne peux que me réjouir de l'utilisation de l'outil mobilité dans les réunions telles que la CCATM, le collège ou encore lors des conseils communaux.

Le service travaux a multiplié les contacts avec les riverains, les écoute et comprend les problèmes de mobilité dans les hameaux. Circulation, sécurité, accessibilité sont des points sensibles qui nécessitent moult discussions avant de voir émerger une solution.

La mobilité fait actuellement partie intégrante de nos devoirs vis à vis de la population.

Le message que nous nous efforçons de faire passer est que l'espace public doit être au service des habitants, qu'il faut œuvrer pour que notre milieu de vie soit plus agréable et bien équilibré, et oublier le tout à la voiture.

Contact: Pierre FERIR pierre.ferir@marchin.be

Signalisation routière

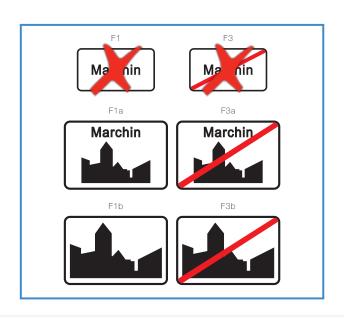
Remplacement des signaux F1 et F3

Le 1er janvier 2004, le code de la route a introduit de nouveaux signaux délimitant les agglomérations, à savoir les signaux : F1a et F1b, F3a et F3b, dont le sigle représente une localité.

Il prévoit que ceux-ci remplaceront, au plus tard le 1^{er} juin 2015, tous les signaux F1 et F3, comme stipulé dans l'article 85.2. Ce délai tablait sur une durée de vie moyenne de la signalisation verticale, à savoir une dizaine d'années.

Petit à petit, les nouveaux signaux apparaissent et remplacent les anciens. Cette démarche constitue en outre une bonne opportunité pour reconsidérer l'implantation de chaque signal et vérifier si celle-ci doit être modifiée afin de tenir parfaitement compte d'une modification possible du contexte bâti. Des collaborations sont en cours afin d'assurer une parfaite cohérence entre gestionnaires de voiries régionales et communales.

Le remplacement des signaux constitue en soi un coût



non négligeable en matériel, et en personnes pour que cette action s'inscrive aussi dans une réflexion sur la définition des limites d'agglomération de chaque entité communale. Il comporte de nombreuses étapes : étude, constitution du dossier, appel d'offres, fabrication des signaux et mise en place.

La fin du délai prévu approche, or la tâche est loin d'être terminée. Certaines communes sont très avancées, d'autres moins. De nombreux signaux F1 et F3 sont encore en parfait état. On estime que 60 à 70 % des nouveaux signaux sont placés. Or, à partir du 1 er juin, le maintien de signaux non conformes rendra invalides certaines règles applicables en agglomération, comme la limitation de vitesse à 50 km/h par exemple. Alors, ne tardez pas à vous mettre en ordre!

Vélo

Aux Pays-Bas : une piste cyclable phosphorescente

A Nuenen, une peinture spéciale, qui accumule la lumière du soleil pendant la journée pour ensuite la rayonner le soir, a été appliquée sur un tronçon de piste cyclable de 600 mètres.

Le designer néerlandais Daan Roosegaarde s'est inspiré des motifs de « La Nuit étoilée » de Vincent Van Gogh, qui a habité la ville pendant deux ans à la fin du dix-neuvième siècle.

Le système est complètement autonome. Des leds, disposés en bordure de certaines courbes de la piste cyclable et alimentés grâce à des petits panneaux photovoltaïques situés à proximité, fournissent un éclairage complémentaire au cas où le temps nuageux et maussade de la journée ne suffit pas à recharger la surface. Ce système d'éclairage fournit une lumière douce et rend inutile les systèmes d'éclairage électriques classiques.

Le designer a déjà expérimenté cette technique sur autoroute. Le système, intitulé « Glowing lines » a été appliqué sur un tronçon de 500 mètres de la N329.

Le marquage au sol absorbe la lumière avant de la restituer durant huit heures, ce qui présente une économie certaine et renforce la sécurité.

L'ouverture de cette piste cyclable marque le début de l'événement « Van Gogh 2015 » qui célébrera le centvingt-cinquième anniversaire de la mort du peintre via les nombreuses manifestations culturelles prévues aux Pays-Bas, en Belgique et en France.

Selon les concepteurs de cette piste cyclable, dite aussi « solaire », celle-ci pourrait, à terme, également permettre aux vélos et aux autres véhicules électriques de recharger leurs batteries.

Sceptiques sur le procédé ? Les résultats de cette initiative semblent assez séduisants. À voir sur place puisque Nuenen se situe seulement à 180 kilomètres de Namur!

Pour en savoir plus : www.studioroosegaarde.net.

... et une piste cyclable solaire

Un tronçon de piste cyclable « solaire » de 70 mètres vient d'être réalisé au nord d'Amsterdam sur une voie qui accueille 2 000 cyclistes par jour.

Elle est constituée de plusieurs modules en béton de 2,5 mètres sur 3,5 mètres qui sont couverts de capteurs photovoltaïques. Ceux-ci sont réalisés en verre trempé et sont bien sûr anti-dérapants.

Avec la captation de la lumière, le système peut produire 140 kWh. C'est le rendement observé en 16 jours de service. A l'heure actuelle, l'électricité générée est injectée dans le réseau électrique mais pourrait, à l'avenir, être utilisée pour éclairer la voie publique.

Avec ce type de revêtement, les vélos et les véhicules électriques devraient un jour être capables de recharger leurs batteries depuis la route ou la piste cyclable, sans fil. Ce projet représente un investissement de quelques trois millions d'euros ... et sera testé pendant deux ans. Si les résultats sont concluants, une route solaire pourrait être envisagée d'ici cinq ans.

Pour en savoir plus : www.solaroad.nl







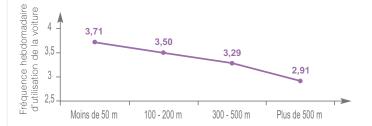
Stationnement

Mutualiser le parking : une voie d'avenir ?

La mutualisation du stationnement concerne le partage d'emplacements entre plusieurs catégories d'usagers qui en ont besoin à des moments différents de la journée et/ou de la semaine.

Ce concept conduit à une optimisation de l'espace dévolu à la voiture, et donc à une économie non négligeable. Cela permet de mieux rencontrer les objectifs des communes qui souhaitent offrir davantage d'espace public au profit des modes doux par exemple, et limitent de plus en plus le stationnement en voirie. En outre, les villes sont confrontées à une pénurie de places de stationnement public, en particulier dans des zones commerçantes et aux abords d'importants pôles d'activités. Comment éviter à l'usager de tourner, tourner encore, au détriment de tous : embouteillages, énervement, pollution ... On estime que 30 % du trafic dans la capitale belge est lié à la recherche d'une place de stationnement.

Et qui n'a pas constaté que les grands parkings des supermarchés sont vides le soir et le week-end et a contrario ceux des hôtels, des cinémas ou des centres sportifs durant les jours de la semaine ? Il y a là un potentiel à exploiter. Une solution consiste donc à mieux rentabiliser l'utilisation d'emplacements de stationnement, en particulier lorsqu'ils se trouvent sur terrain privé.



Distance du lieu de stationnement au logement

Source: Certu - Mutualisation du stationnement.

Il existe en effet une offre globale de stationnement hors voirie, publique et privée, parfois surdimensionnée, non utilisée durant certaines périodes, qui constitue un gaspillage financier et d'espace.

La mutualisation du stationnement peut être initiée à partir de l'offre existante et s'inscrit dans le cadre plus large d'une politique de stationnement, qui a tout intérêt à développer une cohérence et une complémentarité entre les mesures qui touchent le stationnement sur la voie publique, les parkings publics, les parkings privés accessibles au public... ceci, moyennant certaines règles d'usage et d'accès.

Par ailleurs, la limitation de l'offre privée associée à un projet immobilier permet, en créant des parkings partagés, de limiter le nombre d'emplacements à construire, conduit aussi à une limitation des coûts et à une économie d'espace, en tous cas lorsqu'une complémentarité d'usage entre ces parkings publics et/ou privés est possible. Cette limitation induit aussi un taux d'occupation plus élevé.



ProxiParking

... est spécialisé dans la gestion de parkings de proximité, en valorisant les espaces disponibles non utilisés.

Concrètement, la société propose de prendre en charge la gestion d'emplacements privés de stationnement afin d'en optimiser l'usage; elle s'adresse à tout citoyen ou entreprise qui dispose d'un minimum de 10 emplacements.

La société se concentre à ce jour sur les zones urbaines bruxelloises les plus fréquentées telles que les communes d'Ixelles, Saint-Gilles, Uccle, Etterbeek ou Bruxelles-Ville, où le parking pose beaucoup de problèmes, avec l'objectif d'étendre progressivement son offre à d'autres communes et à d'autres villes, y compris en Wallonie.

Pour en savoir plus : www.proxiparking.be

Coût du parking

Surface brute (emplacement + accès): 25 m² 1 place en ouvrage: 15 000 à 30 000 euros 1 place en surface : 1 500 à 2 500 euros

Be Park

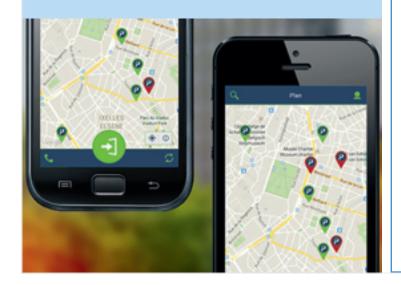
Depuis la fin 2011, cette société propose aux automobilistes d'ouvrir un compte via son site Internet ou l'application smartphone. Ensuite, par un appel à partir de leur téléphone portable, ils sont dirigés vers des places disponibles.

La clientèle est constituée de particuliers mais vise aussi l'horeca, les théâtres, voire les sociétés en mal de parkings. Les fournisseurs sont essentiellement constitués à l'heure actuelle par la grande distribution, l'hôtellerie, l'immobilier ... Les places disponibles sont proposées contre rémunération, dans la mesure du possible à un prix moins élevé que le stationnement en voirie. Le paiement se fait par domiciliation ou portefeuille électronique.

Le système est soutenu par la Région de Bruxelles-Capitale. Quelques communes sont également très intéressées. Certaines envisagent de promouvoir le système, par exemple, via des conditions qui seraient imposées dans le cadre de l'octroi de permis d'environnement ou via une taxe sur les parkings favorable aux entreprises qui seraient parties prenantes du concept.

Fin 2014, 71 parkings, situés dans huit villes belges, proposaient des places à Bruxelles, Anvers, Saint-Trond, Bruges, Liège, Nivelles, Mons, Ottignies, avec près de 2000 emplacements mis à disposition selon certaines plages horaires, à l'heure pour la majorité ou au mois pour d'autres.

Pour en savoir plus : bepark.eu





Le Cobrace : Qu'est-ce que c'est ?

Le Cobrace (Code Bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie) a introduit des mesures afin d'atteindre, d'ici 2025, une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 30 % par rapport à celles de 1990 et d'assurer une bonne qualité de l'air.

L'un des chapitres concerne le transport et le stationnement. Afin de réduire l'excès de parking dans les immeubles de bureaux et de limiter leur effet d'appel, le Cobrace prévoit d'appliquer aux immeubles de bureaux existants le même mode de calcul déterminant le nombre d'emplacements de parking autorisés que celui qui s'applique déjà depuis 1998 pour les bâtiments neufs en vertu du Règlement régional d'urbanisme du 21 novembre 2006.

Le principe est le suivant : lors de chaque prolongation ou renouvellement du permis d'environnement, le nombre maximal d'emplacements de parking est défini en fonction de la surface plancher des bureaux et de l'accessibilité en transport en commun.

Si le nombre d'emplacements dépasse le seuil, le titulaire du permis d'environnement de l'immeuble de bureaux disposera des possibilités suivantes: soit supprimer les emplacements et réaffecter l'espace à un autre usage, soit mettre les emplacements à la disposition du public, comme parking pour riverains ou comme parking public, soit conserver les emplacements excédentaires et payer annuellement une charge environnementale (dépendante de la zone d'accessibilité) pour chaque emplacement excédentaire.

Pour en savoir plus : www.bruxellesenvironnement.be

Mobilité en chiffres

Fréquentation des gares belges. Voici le top 15 pour la Wallonie

Chaque année, en octobre, à l'initiative de la SNCB, des comptages de voyageurs sont effectués dans les différentes gares belges. Ils apportent une connaissance des flux d'usagers et contribuent à la mise en place et au dimensionnement des services de trains.

Les comptages sont effectués de manière visuelle et comportent donc une marge d'erreur. Ils constituent la seule source de données disponible à ce jour.

En 2013, les comptages ont été effectués du samedi 12 au dimanche 20 octobre. Les résultats publiés fournissent, par gare, le nombre moyen de voyageurs montés dans les trains pour un jour ouvrable (du lundi au vendredi), pour un samedi et pour un dimanche.

Voici les 15 gares wallonnes et les 5 gares bruxelloises qui totalisent le plus de montées un jour ouvrable moyen de la troisième semaine du mois d'octobre.

	Gare	Nombre moyen de montées/jour en semaine
1	Ottignies	21 979
2	Namur	18 833
3	Liège-Guillemins	16 800
4	Charleroi-Sud	13 195
5	Mons	9 956
6	Gembloux	7 020
7	Louvain-la-Neuve-Université	6711
8	Ath	5 483
9	Braine-l'Alleud	5 139
10	Tournai	4 785
11	Braine-le-Comte	4 443
12	Nivelles	4 428
13	Verviers-central	4 109
14	Arlon	4 100
15	Liège-Palais	3 395
]	Bruxelles-Midi	58 732
2	Bruxelles-Central	53 542
3	Bruxelles-Nord	46 945
4	Bruxelles-Schuman	6 819
5	Bruxelles-Luxembourg	6 163

Chiffres: octobre 2013.

Source: www.belgianrail.be/fr/corporate/sous-la-loupe/compta-

ges_voyageurs_2013.aspx.



Voiries

Le transfert des voiries provinciales est en place

Depuis le 1^{er} janvier¹, les voiries provinciales sont officiellement incluses, pour la plupart, dans le domaine public régional. Elles ont été remises aux communes, lorsqu'elles ont une fonction plus locale.

Ainsi, sur les 696 kilomètres de voiries provinciales, 573 kilomètres sont transférés à la Région wallonne et 123 kilomètres aux communes. En fonction de leur choix, la centaine d'agents provinciaux concernés, sont soit transférés à la Région wallonne, soit réaffectés vers un autre service de la Province.

Province	Kilomètres transférés à la RW
Namur	75,27
Luxembourg	1 <i>7</i> 6,57
Hainaut	272,96
Brabant wallon	49,91
Liège	2,69

¹ Arrêté ministériel du 5 décembre 2014, portant incorporation dans la voirie de la Région wallonne des tronçons de voiries provinciales des provinces du Brabant wallon, du Hainaut, de Liège, du Luxembourg et de Namur (Moniteur belge du 22 décembre 2014).



Stationnement pour PMR

Empêcher les abus!

Les personnes, dont l'état de santé réduit ou limite les capacités de déplacement (des critères précis sont définis par le SPF Sécurité sociale), peuvent demander une carte de stationnement pour personnes handicapées¹.

Celle-ci les autorise à stationner sur des endroits réservés (signal E9a), sans limitation de durée dans les zones bleues et gratuitement dans les zones de



stationnement payant lorsque le règlement communal

A moins que l'attestation officielle ne le prévoie autrement, la validité de la carte est illimitée et son usage strictement personnel. Or la gestion de l'usage de ces cartes est difficile et des abus sont régulièrement constatés.

Aujourd'hui, en Belgique, un peu plus de 340 000 personnes disposent d'une carte donnant accès aux emplacements de parking réservés aux personnes handicapées. Près des deux tiers habitent en Flandre, près de 100 000 cartes sont en circulation en Wallonie et un peu moins de 20 000 à Bruxelles².

Quelque 170 000 cartes échues n'ont pas été restituées, dans la plupart des cas parce-que les descendants ne connaissent pas la procédure et la carte expirée a été détruite. Mais certaines cartes sont utilisées abusivement après le décès de la personne titulaire de la carte alors qu'elles doivent être restituées à la DG Personnes handicapées du SPF Sécurité sociale. Des cartes sont également falsifiées.

Aujourd'hui, un hologramme rend la nouvelle carte beaucoup plus difficile à copier, ce qui aide à limiter fortement les fraudes. Elle dispose d'un numéro de série unique que les services de police peuvent utiliser pour vérifier si une carte est valable ou non. Cette année, l'ensemble des cartes devrait être renouvelées et donc mieux sécurisées.

Par ailleurs, sanctionner les usagers qui stationnent sur les emplacements réservés sans disposer de la carte doit rester une infraction à combattre. A cet égard, les contrevenants sont encore beaucoup trop nombreux!

Question de CeM

La taxe sur l'absence d'emplacements de parcage est-elle légale ?

Cette taxe fait bien partie de la nomenclature des taxes a priori admises par l'Autorité de tutelle. Au départ elle fut jugée comme illégale. En effet, on ne pouvait concevoir d'établir un impôt frappant une capacité contributive négative, il ne pouvait donc être admis que le fait de ne pas avoir réalisé certaines constructions soit soumis à une taxe communale. Sa légalité a été confirmée par le Conseil d'Etat¹. Elle est désormais reprise dans la circulaire budgétaire annuelle du Ministre des Pouvoirs locaux².

Le principe d'une taxe indirecte a été retenu, de sorte qu'elle n'est due qu'une fois. Cela implique en outre qu'elle ne pourra trouver à s'appliquer qu'aux faits générateurs (construction, transformation, nouvelle affectation...) qui naissent après l'entrée en vigueur du règlement-taxe, pourvu que la taxe vise les situations « où le titulaire du permis d'urbanisme n'aura pas aménagé un ou plusieurs emplacements de parcage, soit là où le titulaire du permis d'urbanisme n'aura pas aménagé un ou plusieurs emplacements de parcage pourtant prévus dans le permis d'urbanisme, soit enfin là où le titulaire du permis d'urbanisme aura donné à l'immeuble en tout ou en partie une affectation requérant un nombre d'emplacements de parcage supérieur à celui prévu à l'affectation figurant au permis d'urbanisme ».

En matière de normes de stationnement, la seule référence officielle reste la circulaire dite « De Saeger », vers laquelle la circulaire budgétaire renvoie d'ailleurs, à défaut de disposer de normes de stationnement actualisées. Toutefois, la commune se réfèrera à ses propres normes de stationnement si elle en dispose, via son règlement communal d'urbanisme par exemple.

La circulaire 2015 du Ministre des Pouvoirs Locaux maintient que le nombre d'emplacements manquants doit être apprécié « au vu du nombre d'emplacements exigés dans le permis d'urbanisme/d'urbanisation/ unique ». Cependant, certains changements d'affectation d'immeubles ne nécessitent pas un permis. Par exemple, un rez-de-chaussée, anciennement destiné à un usage privé d'habitation, transformé en commerce, ne nécessite pas toujours un permis d'environnement. C'est la raison pour laquelle l'UVCW, qui met à la disposition des communes un modèle de règlement-taxe, a prévu une disposition selon laquelle « le fait qu'un permis ou une déclaration au sens du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie ou au sens du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement soit ou non requis pour les opérations visées au présent article, est sans incidence sur la redevabilité de la taxe ».

La circulaire recommande un montant maximum de 5 000 euros/emplacement. Il apparaît que les communes qui appliquent cette taxe fixent son montant entre 2 500 et 5 000 euros.

Avec la collaboration de Mathieu LAMBERT, UVCW



¹ Article 27 bis du code de la route.

² Source : SPF Sécurité sociale.

¹ Arrêt n° 196.982 du 15.10.2009

² Circulaire relative à l'élaboration des budgets 2015 du 25 septembre 2014.

³ C.E. n° 196.982, 15.10.2009.

Conseils de lecture

Pour ce numéro : un seul ouvrage, mais un véritable coup de cœur!



Pour des espaces ordinaires de qualité, Editions Alternatives, collection FNAU, septembre 2014. En marge des grands projets d'aménagement urbain, les « espaces publics ordinaires » (rues, placettes, jardins, pistes cyclables...) sont au cœur du renouveau des villes françaises. À l'heure de leur revalorisation,

ces espaces doivent répondre aux enjeux contemporains de mobilité (réduction du trafic automobile, développement des transports collectifs), d'économie, de tranquillité, de lien social (mise en relation des quartiers) et de qualité d'environnement, tout en tenant compte de la participation citoyenne, du numérique et des changements comportementaux. Selon sept thématiques (relation des territoires urbains entre eux, équilibre entre confort de vie et impératif économique, fluidité, développement des transports, valorisation de la nature et lutte contre l'érosion de la biodiversité, protection de l'eau), l'ouvrage très bien illustré propose bonnes pratiques, stratégies et solutions concrètes.

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

Contact:

Fax: 081 77 38 22

Brigitte Ernon, tél. : 081 77 31 32

SPW-Direction de la Planification de la Mobilité Boulevard du Nord, 8, B-5000 Namur reseau-cem@spw.wallonie.be cem.mobilite.wallonie.be

Agenda

Du réseau

- Le 12 juin 2015. Colloque annuel des CeM
- Automne 2015. 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

Hors réseau

• Le 3 mars 2015, Journée d'information sur les ouvrages d'art, au centre culturel Marcel Hicter à Wépion

Infos: qc.spw.wallonie.be, qc@spw.wallonie.be

• Du 20 au 22 mai 2015, Conférence Ecomm sur le Mobility Management, à Utrecht (Pays-Bas)

Infos: info@ecomm2015.eu

• Du 2 au 5 juin 2015, Vélo-city 2015. « Cycling : future maker », à Nantes (France)

Infos: contact@velo-city2015.com

Humour



Photo de couverture : Pays-Bas - Piste cyclable solaire - Source : Solaroad.nl

Réseau des Conseillers en mobilité (CeM) Bernadette Gany, coordinatrice, tél.: 081 77 30 99





DIRECTION GÉNÉRALE OPÉRATIONNELLE DE LA MOBILITÉ ET DES VOIES HYDRAULIQUES

Boulevard du Nord 8, B-5000 Namur

http://spw.wallonie.be • N° Vert : 0800 11 901 (informations générales)

