

# le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

- > La parole à ... Patric Derweduwen
- > Des compétences en sécurité routière pour la Direction de la Planification de la Mobilité
- > La Direction générale des Routes et des Bâtiments à votre écoute
- > Un salon, des politiques et des projets mobilité pour les entreprises
- > LaMiLo : un nouveau concept de distribution urbaine
- > Gembloux : première commune wallonne « SAVE »
- > Un nouveau parking de covoiturage à Hognoul
- > Une selle et des poignées avertisseurs de danger sur son vélo
- > ... et des lunettes pour rester éveillé au volant
- > Vélos électriques. Que dit la réglementation ?

# MORT DE FATIGUE?

PRENEZ 15 MIN. DE PAUSE !



Source : AWSR.

## > La parole à ...

### Patric Derweduwen, administrateur-délégué de l'Agence wallonne pour la Sécurité routière (AWSR)

Depuis le mois de janvier 2015, plusieurs compétences en matière de mobilité et de sécurité routière ont été transférées aux Régions, dont la sensibilisation et la promotion de la sécurité routière. Le Gouvernement wallon a décidé de confier cette dernière compétence à l'Agence wallonne pour la Sécurité routière (AWSR) qui est déjà active depuis plusieurs mois.

L'AWSR est en charge de 5 missions principales :

- La présidence, le secrétariat et la logistique du Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière (CSWSR) ;
- La conception et l'organisation des campagnes 'grand public' de sensibilisation à la sécurité routière, le développement d'actions de sensibilisation ciblées à destination de publics spécifiques tels que les jeunes conducteurs et le lancement du label Back Safe pour les établissements festifs via son Département 'Communication/Sensibilisation' ;
- L'optimisation de l'intégration entre les campagnes de sécurité routière qu'elle mène et les contrôles menés par les forces de Police via le Département 'Politique criminelle' ;
- La mise en place d'indicateurs, l'analyse et la récolte de données statistiques afin d'objectiver l'insécurité routière en Wallonie via le Département 'Statistiques, Analyses et Recherches' ;
- L'information et l'orientation des victimes de la route avec notamment une ligne téléphonique dédiée (081 821.321) via son Département 'Information et orientation des victimes de la route'.

L'Agence s'est développée au cours des derniers mois et compte aujourd'hui 11 collaborateurs. Quelques engagements supplémentaires sont encore prévus afin de renforcer l'équipe en place.

Mais le travail a déjà bien commencé au sein de l'AWSR. Ainsi le département 'information et orientation des victimes de la route' reçoit un nombre croissant de demandes. Deux campagnes de sensibilisation ont par ailleurs déjà été lancées par le département communication et 6 autres campagnes sont encore au programme en 2015 !

L'Agence entend s'imposer cette année comme l'acteur incontournable de la sensibilisation à la sécurité routière en Wallonie.

**Contact :** Patric DERWEDUWEN  
sylvia.sicurella@awsr.be

## > Sécurité routière

### Des nouvelles compétences à la Direction de la Planification de la Mobilité

Avec la sixième réforme de l'Etat, de nouvelles compétences ont été transférées aux Régions. Nous vous en avons fait part dans le Cemaphore n°120. En matière de sécurité routière, 2014 a vu la création de l'Agence wallonne pour la Sécurité routière (AWSR), et début 2015, c'est le Service public de Wallonie qui a été doté de nouvelles compétences.

#### Compétences en sécurité routière du Service public de Wallonie

Direction générale opérationnelle des Routes et des Bâtiments (DGO1)

- Les infrastructures
- La détermination des limites de vitesses sur voiries autres que les autoroutes
- Le suivi et le contrôle des infractions régionalisées
- Les avis et initiatives concernant les modifications du code de la route
- L'homologation des instruments de mesure
- Le transport exceptionnel

Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques (DGO2)

- Le contrôle technique
- L'homologation des véhicules
- La formation à la conduite : Auto-écoles et Centres d'exams
- L'aptitude à la conduite
- L'Éducation à la mobilité et à la sécurité routière en milieu scolaire



Ces compétences sont partiellement nouvelles pour la DGO1, totalement pour la DGO2.

Dorénavant, la Direction de la Planification de la Mobilité est en charge de l'éducation à la sécurité routière. Elle gère notamment diverses subventions destinées à des associations actives en la matière dans le cadre d'actions ou d'événements à caractère ponctuel.

En particulier, elle est chargée de l'éducation des enfants et des jeunes à la mobilité et à la sécurité routière (de manière à assurer une approche globale de ces deux problématiques), dans le cadre de l'enseignement fondamental et secondaire, visant les jeunes de 2,5 à 18 ans. Cette mission découle des recommandations des Etats généraux de la sécurité routière en Wallonie qui ont eu lieu en 2012.

Actuellement, l'apprentissage de la sécurité routière n'est pas obligatoire et est donc laissé à l'appréciation des pouvoirs organisateurs. Les profils des formateurs sont très variables : enseignants, associations, agents communaux (CeM), policiers... et ne s'inscrivent pas dans un cadre précis.

Cette matière devrait rentrer dans le cursus des élèves notamment via les cours d'éveil géographique et historique et d'éducation physique à l'horizon 2016. Pour officialiser ce nouveau statut et définir un outil commun et clair, la Région wallonne œuvre en étroite collaboration avec la Fédération Wallonie-Bruxelles et la Région de Bruxelles-Capitale.

Concrètement, il s'agira prochainement :

- de définir les contenus de mobilité et de sécurité routière et de les intégrer dans les deux cours susmentionnés ;
- de se préparer à former les intervenants-enseignants de ces deux cours ;
- de réfléchir à la mise en place de « référents scolaires en mobilité et sécurité routière » sur le modèle des conseillers en mobilité. Ceux-ci seraient les personnes relais dans leur école pour toute question en relation avec la mobilité et la sécurité routière : collègues, communes, zones de police, TEC...
- de réfléchir à une forme de « labellisation » des actions de formateurs extérieurs à l'école et/ou du matériel pédagogique.

La Direction de la Planification de la Mobilité a mis en place une nouvelle équipe pour relever ces défis et concrétiser ce beau projet. Elle accueille désormais deux personnes anciennement chargées de l'éducation à la sécurité routière au sein de l'IBSR, qui bénéficient ainsi d'une solide expertise, et une troisième personne qui émane de la Direction du Transport de personnes. Deux d'entre elles sont déjà CeM et la troisième commencera sa formation dès le mois de mai.

**Contact :**

Anne-Valérie DE BARBA, [annevalerie.debarba.ext@spw.wallonie.be](mailto:annevalerie.debarba.ext@spw.wallonie.be)  
Christine STEYVERS, [christine.steyvers@spw.wallonie.be](mailto:christine.steyvers@spw.wallonie.be)  
Bénédicte VEREECKE, [benedicte.vereecke.ext@spw.wallonie.be](mailto:benedicte.vereecke.ext@spw.wallonie.be)

## > Enquête

### La Direction générale opérationnelle des Routes et des Bâtiments à votre écoute

Dans un objectif d'amélioration de ses relations avec ses clients et des services rendus, la DGO1 propose aux usagers de la route (automobilistes, cyclistes, piétons, motards, transporteurs routiers, autocaristes...), aux pouvoirs locaux, aux associations, aux clubs sportifs... de participer à une enquête de satisfaction.

C'est dans ce contexte qu'un questionnaire a été mis en ligne afin de recueillir les attentes, les satisfactions et insatisfactions des différents publics concernés par les missions de la DGO1.

Il ne s'agit pas d'une enquête sur la qualité des routes wallonnes, même si ce volet est présent dans la partie « Je circule ou vais circuler sur une route wallonne ». En effet, cette démarche se veut plus large et traite d'autres aspects gérés par cette administration.

<https://fr.surveymonkey.com/s/voixduclient>



Sensibilisation à la sécurité routière à Ramoul. Source : ecolend-sj-flemalle.



## Un salon, des politiques et des projets

Le deuxième salon de la mobilité s'est tenu à Bruxelles en février dernier. Organisé par Bruxelles Mobilité et par Bruxelles Environnement, il s'agit d'une belle occasion pour prendre connaissance d'initiatives mises en place par diverses entreprises et de rencontrer les acteurs qui offrent leurs services en matière de développement d'une mobilité alternative.

Ainsi, ABP, Actiris, Belfius, CGVS, Colruyt, Elia, GSK, IBGE, Lampiris, Roche, SPF Belspo, ULB, ont chacun exposé une facette de leur politique en matière de mobilité en faveur de leurs travailleurs : management, covoiturage, gestion du parking...

Rappelons qu'à Bruxelles, les entreprises qui accueillent plus de 100 travailleurs sur un même site ont l'obligation de réaliser un Plan de déplacement d'entreprise (PDE). Cela concerne 585 sites, soit 294 000 personnes, ce qui correspond à 42 % de l'emploi dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Le PDE est principalement constitué de deux volets. Le premier s'inscrit dans le cadre de l'obligation fédérale pour les entreprises de plus de 100 travailleurs d'effectuer un diagnostic mobilité de leurs déplacements domicile-travail tous les trois ans. Le deuxième implique la réalisation d'un plan d'actions. Sur cette base, les entreprises mettent en place des actions spécifiques afin d'améliorer la durabilité des déplacements. Sept actions sont obligatoires, elles sont fixées dans l'Ordonnance bruxelloise sur les PDE, mais beaucoup d'autres peuvent être proposées par les entreprises.

Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité, les deux administrations chargées du suivi des PDE, ont pour objectif, ensemble, d'accompagner au mieux les entreprises dans la mise en œuvre d'actions.

Concrètement, cela se traduit par :

- la mise en place de formations qui sont, soit en rapport avec certaines obligations spécifiques (par exemple, comment réaliser un plan d'accès ou créer un parking vélo), soit plus générales, via notamment une formation de 6 jours qui propose des outils pratiques aux Mobility Managers ;
- une offre d'actions de sensibilisation relativement large. En 2014, les entreprises étaient invitées à soumettre leur candidature pour participer à un projet visant le développement de leur politique cyclable (« Bike Project », assez similaire à « Tous vélos actifs » en Wallonie) ou à un projet d'accompagnement au développement du covoiturage. Elles pouvaient également participer à la « Bike Experience » ou à l'action « Au travail sans voiture » pendant la Semaine de la Mobilité. A cette occasion, les travailleurs pouvaient tester d'autres modes de transport. Plus de 100 entreprises bruxelloises ont reçu du matériel de sensibilisation.
- avec d'autres partenaires (comme BECI), la mise en place d'actions d'information des entreprises sur les opportunités en matière de mobilité et la mise en place d'autres types de formations.

En 2015, la plupart de ces actions seront poursuivies, voire élargies. L'objectif est de dynamiser le PDE pour en faire un véritable outil d'amélioration des modes de déplacements.

Une formation de Mobility Manager est donc organisée depuis 2014 par la Région bruxelloise : elle prend le relais de la formation dispensée par le CIEM jusqu'en 2012. Deux cycles de six jours par an (en français au printemps et en néerlandais en automne) sont organisés. En 2014, environ trente personnes ont été formées et la nouvelle session francophone qui vient de démarrer, est désormais complète avec vingt inscrits.

**Contact :** Christian VAN de VELDE, [cvandevelde@sprb.irisnet.be](mailto:cvandevelde@sprb.irisnet.be)  
[www.sprb.irisnet.be/mobilite](http://www.sprb.irisnet.be/mobilite)  
[www.bruxellesmobilitte.irisnet.be](http://www.bruxellesmobilitte.irisnet.be)  
[www.environnement.brussels/thematiques/mobilite/les-plans-de-deplacements](http://www.environnement.brussels/thematiques/mobilite/les-plans-de-deplacements)

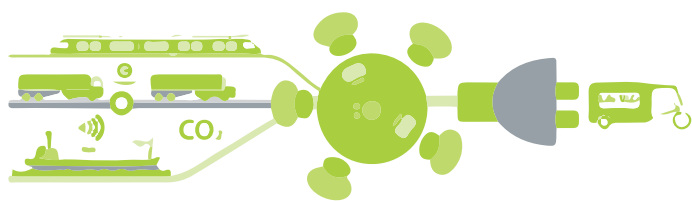
## > Livraisons

### LaMiLo : un concept de distribution urbaine à Bruxelles

Le concept de centre de distribution urbaine (CDU) permet d'éviter qu'un camion entre dans une ville pour livrer seulement quelques colis. Le principe est de rassembler dans un entrepôt les marchandises qui sont acheminées par les différents transporteurs, avant de les réorganiser et de les regrouper par zone de livraison et de mieux gérer les derniers kilomètres de la chaîne logistique. Dans le jargon, il s'agit des « last miles ».

Extrait de la rencontre avec les entreprises à l'occasion du "Mobility Salon" de Bruxelles. Source : [bruxellesenvironnement.be](http://bruxellesenvironnement.be).





## An agent for change

De cette manière, les livraisons peuvent plus aisément être concentrées sur des plages horaires et le nombre de véhicules de livraison qui circulent en ville est réduit, grâce à l'optimisation du taux de chargement et des tournées. Les transporteurs qui effectuent ces trajets connaissent parfaitement la ville et les véhicules utilisés sont plus écologiques. Pour éviter de rentrer à vide, ces véhicules sont également susceptibles de charger des déchets d'emballage par exemple.

Bruxelles Mobilité, avec le consortium CityDepot/Tri-Vizor, participe ainsi au projet européen LaMilo (Last Mile Logistics<sup>1</sup>) et a mis en place un CDU pilote, basé au Port de Bruxelles. L'expérience doit se dérouler durant une période de six mois. L'évaluation portera sur la rentabilité et l'autonomie financière à l'avenir, son efficacité du point de vue sociétal, le bilan des émissions de polluants, l'impact sur la mobilité, enfin la qualité du service fourni aux transporteurs et aux commerçants.

Après quelques mois, les principaux secteurs desservis sont d'abord les commerces de détail, suivis par des hôtels, des entreprises, des commerces de gros et des hôpitaux.

Le modèle de CityDepot est développé à Hasselt depuis 2012, avec la mise en place d'un CDU qui a conduit, à ce jour, à une diminution de 15 % du nombre de véhicules de livraison nécessaires pour transporter la même quantité de marchandises.

Les livraisons à Bruxelles représentant des volumes beaucoup plus importants, le système y présente un intérêt plus grand. Il devra être adapté à cette échelle. Il est susceptible d'intéresser d'autres villes belges.

Ce projet s'inscrit dans le Plan stratégique pour le Transport de marchandises<sup>2</sup>, adopté par le Gouvernement bruxellois en juillet 2013.

**Pour en savoir plus :** Cfr Le Moniteur de la mobilité et de la sécurité routière, n°41/hiver 2014.  
[www.citydepot.be/lamilo/lamilo\\_fr.php](http://www.citydepot.be/lamilo/lamilo_fr.php)  
[www.lamiloproject.eu](http://www.lamiloproject.eu)

<sup>1</sup> Il s'agit d'un projet INTERREG IVB Europe du Nord-Ouest (ENO), en partie financé par le Fonds européen de Développement régional (FEDER).

<sup>2</sup> Ce document est téléchargeable : [www.bruxellesmobilite.irisnet.be/articles/la-mobilite-de-demain/plan-transport-de-marchandises](http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/articles/la-mobilite-de-demain/plan-transport-de-marchandises).

### Un nouveau parking à Hognoul

Une nouvelle aire de covoiturage - la plus grande à ce jour en Région wallonne - située sur le parking du magasin Ikéa d'Hognoul en Province de Liège vient d'être inaugurée. Ce sont près de 145 places supplémentaires qui sont désormais dédiées au covoiturage en Wallonie.

Ce parking est déjà bien connu du grand public. Situé à proximité immédiate de l'E40 (sortie 31) et de l'échangeur E40/E25/42 de Loncin, il bénéficie d'une localisation idéale par rapport au réseau routier de la région. Il vient d'être équipé d'une signalétique spécifique.

Ce nouveau partenariat avec une entreprise privée complète le réseau existant déjà composé de 6 sites offrant ensemble 140 places (Decathlon à Allier, Namur et Wavre, Equilis avec les Portes de Spy et les Portes de Maisières, Cora à Messancy). Le réseau devrait encore très prochainement s'étoffer avec l'ouverture de 8 parkings supplémentaires, en partenariat avec des acteurs privés ou publics.

Ces partenariats offrent une solution WIN-WIN-WIN : pour la Wallonie qui effectue une économie substantielle (avec un coût divisé par dix par rapport à la création de nouvelles places de parkings), pour le partenaire privé qui pose ainsi un geste « éco-responsable » tout en augmentant sa visibilité, enfin pour l'utilisateur qui dispose d'un site sécurisant où il peut laisser sa voiture pendant la journée. Le Service public de Wallonie prend en charge la fourniture de la signalisation et octroie une petite indemnité forfaitaire au partenaire privé pour l'entretien.

Cette initiative de partenariat public-privé est unique en Belgique et rencontre un succès important auprès des covoitureurs qui disposent dorénavant d'une offre de quelque 300 places complétant les aires de covoiturage développées le long du réseau routier wallon.

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



Source : SPW – DGO2.



## > Sécurité routière

### Gembloux : première commune wallonne « SAVE »

En proposant aux villes et communes belges la charte « SAVE », l'association « Parents d'Enfants Victimes de la Route » (PEVR) souhaite associer celles-ci à son combat pour une meilleure sécurité routière. La charte comporte sept objectifs qui visent tous à accroître la sécurité de tous les usagers de la route, et particulièrement celle des enfants et des jeunes.

Le but ultime du projet est d'instaurer une culture au travers de laquelle chaque décision prise en la matière, au sein de la ville/commune, s'inscrit dans un état d'esprit sécurité routière. Actuellement, 14 communes wallonnes<sup>1</sup> ont signé cette charte et s'engagent ainsi à établir un programme d'actions et à le mettre en œuvre. La Ville de Gembloux a été la première à la signer en 2012 et à recevoir le label fin 2014.

**Pour en savoir plus :** [save.pevr.be/charte-save-villes-communes](http://save.pevr.be/charte-save-villes-communes).

## > Innovations technologiques

### Une selle et des poignées avertisseurs de danger sur son vélo

Le concept de « vélo intelligent » est en plein développement aux Pays-Bas, avec un vélo électrique dont la selle et les poignées vibrent pour avertir le cycliste de dangers potentiels. Ce projet vise en particulier les personnes âgées, particulièrement vulnérables.

Créé à la demande du ministère néerlandais de l'Environnement et de l'Infrastructure par l'institut de recherche TNO avec la collaboration du Fietsersbond, ce vélo électrique pourrait être commercialisé d'ici deux ans avec un prix de vente variant de 1 700 à 3 200 euros. Il est équipé d'un radar et d'une caméra fixés sous le guidon et sur le garde-boue arrière, reliés à un petit ordinateur de bord qui réagit en fonction de l'approche du danger. Ces techniques sont déjà exploitées dans l'industrie automobile.

Avec un parc constitué de 18 millions d'unités et l'achat d'un million de vélos neufs en moyenne par an, un marché existe aux Pays-Bas. Et les statistiques d'accidents indiquent que sur 184 décès de cyclistes en 2013, 124 avaient plus de 65 ans...

### ... et des lunettes pour rester éveillé au volant

Des chercheurs liégeois viennent de mettre au point des lunettes qui donnent l'alerte lorsque les yeux commencent à se fermer et ont constitué une spin-off pour leur développement.

## Gembloux : des objectifs aux actions

### Objectif 1 : réaliser un diagnostic de la sécurité routière

La police locale a fait une analyse des zones à risque, identifie les mesures à prendre et les met progressivement en œuvre.

### Objectif 2 : prendre en compte, dans la mesure du possible, l'ordre de priorité suivant : les piétons, les cyclistes, les transports en commun et le transport privé (principe STOP)

Les travaux d'infrastructure réalisés et prévus font systématiquement l'objet d'une évaluation du respect de ce principe.

### Objectif 3 : adapter la politique de la mobilité aux enfants et aux jeunes

Un budget est notamment affecté à l'installation d'abris et de range-vélos au sein des écoles.

### Objectif 4 : garantir un niveau de contrôle élevé et ciblé

Des contrôles sont effectués. Un budget est prévu pour l'installation de radars supplémentaires.

### Objectif 5 : assurer un rôle d'exemple en tant que ville/commune et en tant que responsables politiques

Des douches et des vestiaires seront installés dans la future maison communale et de nouveaux abris à vélos mis en place sur tout le territoire de la commune.

### Objectif 6 : mener une politique active de sensibilisation et d'éducation

Des journées « Les clefs de la sécurité Routière », des actions « rang à vélo » et « rang à pied »... sont en place ou vont être implémentées.

### Objectif 7 : améliorer l'accueil des victimes de la route

Les zones de police assurent une permanence en termes d'assistance sociale pour l'aide aux victimes.



La somnolence est la première cause de mortalité sur les autoroutes. Elle est susceptible de causer des accidents lorsqu'elle entraîne un défaut de vigilance dans des contextes qui nécessitent une surveillance sans faille.

La mise au point d'un logiciel a permis de mesurer ce degré de vigilance et d'alerter lorsque celui-ci chute. Les lunettes, adaptées à la vue du porteur, sont équipées de caméras infrarouges à très haute vitesse qui prennent des images de l'œil en mode automatique. Un logiciel analyse ces images et les mouvements de l'œil pour déterminer si le niveau de somnolence s'accroît et enclencher le cas échéant le processus d'alerte.

<sup>1</sup> Il s'agit - dans l'ordre chronologique de leur affiliation - Gembloux, Jodoigne, Saint-Ghislain, Rixensart, Jurbise, Ellezelles, Orp-Jauche, Chiny, Florenville, Virton, Etalle, Meix, Rouvrois, Tintigny.



## Question de CeM

### Vélos électriques. Que dit la réglementation ?

Le vélo électrique a la cote, et ce, auprès d'un public diversifié : navetteurs, personnes âgées... Il paraît que : « l'essayer, c'est l'adopter ». Toutefois, on le dit aussi dangereux. En effet, il peut atteindre une vitesse plus élevée et est un peu plus difficile à maîtriser qu'un vélo ordinaire car il est plus lourd.

### Que prévoit le code de la route ?

À l'heure actuelle, le terme « vélo électrique » n'apparaît pas. Le code de la route définit le cycle comme : « tout véhicule à deux roues ou plus, propulsé à l'aide de pédales ou de manivelles par un ou plusieurs de ses occupants et non pourvu d'un moteur, tel une bicyclette, un tricycle ou un quadricycle. »

Il précise également que : « L'adjonction d'un moteur électrique d'appoint d'une puissance nominale continue maximale de 0,25 kW, dont l'alimentation est réduite progressivement et finalement interrompue lorsque le véhicule atteint la vitesse de 25 km/h, ou plus tôt si le conducteur arrête de pédaler, ne modifie pas la classification de l'engin comme cycle<sup>1</sup>. »

Ce type de cycle met à la disposition de son utilisateur une assistance lui permettant de doser l'effort physique à fournir pour se déplacer en fonction de la pente, de la distance à parcourir, de la présence ou non de vents contraires, de son âge, de sa forme... **On parle alors généralement de « vélo à assistance électrique », ou « VAE ».**

Dans ce cas précis, il est assujéti aux mêmes règles qu'un vélo ordinaire ou « cycle » ou bicyclette, notamment :

- il est autorisé, voire obligé, de se déplacer sur les infrastructures réservées au vélo ;
- le port d'un casque n'est pas obligatoire ;

- il ne doit pas être immatriculé ;
- son utilisation ne requiert pas de permis de conduire ;
- l'assurance familiale couvre les dégâts occasionnés par le conducteur en cas d'accident ;
- il n'y a pas de limite (inférieure ou supérieure) d'âge pour l'utiliser.

### Certains vélos, équipés d'un moteur électrique, ne rentrent pas dans la catégorie du cycle<sup>2</sup>.

En effet, lorsque le vélo est équipé d'un moteur électrique indépendant du pédalage et dont la vitesse est limitée à 25 km/h, il sera assimilé à un cyclomoteur classe A : « tout véhicule à deux ou à trois roues équipé d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée n'excédant pas 50 cm<sup>3</sup> ou d'un moteur électrique et qui ne peut, par construction et par la seule puissance de son moteur, dépasser sur une route en palier la vitesse de 25 km à l'heure<sup>3</sup>. »

Enfin, le vélo équipé d'un moteur électrique sera assimilé à un cyclomoteur classe B<sup>4</sup>, tel que décrit dans le code de la route, s'il répond aux caractéristiques suivantes : « tout véhicule à deux ou à trois roues équipé d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm<sup>3</sup> ou d'un moteur électrique et qui ne peut, par construction et par la seule puissance de son moteur, dépasser sur une route en palier la vitesse de 45 km à l'heure, à l'exclusion des cyclomoteurs de classe A<sup>5</sup> », lorsqu'il :

- dispose d'un moteur électrique fonctionnant indépendamment du pédalage à une vitesse supérieure à 25 km/h ;
- est assisté et peut dépasser la vitesse de 25 km/h ;
- est équipé d'un moteur électrique d'appoint dont la puissance est supérieure à 250 Watts.

À l'heure actuelle, si ce type de véhicule est capable de dépasser 45 km/h, la réglementation ne l'autorise pas à se déplacer sur la voie publique. Son usage ne pourra être envisagé que sur terrain privé !

<sup>1</sup> Cfr. l'article 2.15.1 du code de la route.

<sup>2</sup> Notons qu'un nouveau règlement européen UE 168/2013 a introduit une nouvelle catégorie de véhicule : le vélo à moteur dont la vitesse est limitée à 25 km/h et la puissance de la batterie se situe entre 250W et 1000W, dispose de pédales, nécessite ou non l'usage de pédales pour se déplacer. La réglementation du code de la route devrait changer prochainement.

<sup>3</sup> Cfr. l'article 2.17.1 du code de la route.

<sup>4</sup> Un contrôle administratif réalisé fin 2014 par le SPF Intérieur révèle que ceux-ci ne répondent pas totalement aux exigences européennes. Ils tombent sous deux directives européennes. La première concerne les bicyclettes, la seconde les machines. Le rapport définitif n'est pas encore connu.

<sup>5</sup> Cfr. l'article 2.17.2 du code de la route.



## > Conseils de lecture



**Zones d'activité économique en périphérie : les leviers pour la requalification**, Cerema, 2015 (Connaissances).

Souvent, les zones d'activité économique se situent en périphérie ou en territoires périurbains en raison des choix opérés par les collectivités et de la demande des entreprises d'être plus accessibles,

c'est-à-dire à proximité des infrastructures routières.

Il s'agit aujourd'hui d'intégrer les ZAE à la ville en y insérant des fonctions urbaines et des équipements adaptés à ces espaces, mais surtout en y développant une véritable gestion urbaine. Les ateliers, dont est issu cet ouvrage, ont notamment permis de faire ressortir le besoin de développer la multifonctionnalité des ZAE (centres de vie, compatibilité des fonctions, mixité fonctionnelle...).



**Évaluation a posteriori des transports collectifs en site propre : Note méthodologique**, Cerema, 2015 (Références).

En France, un bilan des résultats économiques et sociaux des grands projets d'infrastructures de transport réalisés avec le concours de financements publics doit être

élaboré par le maître d'ouvrage de l'opération.

Cette note méthodologique s'appuie sur les évaluations réalisées par les collectivités locales en matière d'évaluation des TCSP et se veut applicable à tous les cas, quel que soit leur montant d'investissement. Elle a aussi pour objet de rappeler les enjeux de l'évaluation a posteriori et prend en compte les travaux les plus récents de l'État sur l'évaluation.

D'autres titres ainsi que des jeux sont disponibles.

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  
<http://documentation.mobilite.wallonie.be>

Photo de couverture. Source : Shutterstock.

## > Agenda

### Du réseau

**SAVE THE DATE !!!**

12 juin 2015. Colloque annuel des CeM, à Namur

- Janvier 2016. 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

- Du 20 au 22 mai 2015. Conférence ECOMM sur le **Mobility Management**, à Utrecht (Pays-Bas).

**Infos :** [info@ecom2015.eu](mailto:info@ecom2015.eu)

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

**Infos :** [contact@velo-city2015.com](mailto:contact@velo-city2015.com)

## > Humour



Covoiturage et Cotoiturage : renouveau du design breton.

### 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](mailto:reseau-cem@spw.wallonie.be)  
[cem.mobilite.wallonie.be](http://cem.mobilite.wallonie.be)