

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

SPW | Éditions

Mobilité

- > La parole à ... Luc Gilson
- > La sécurité routière régionalisée au cœur du colloque annuel des CeM
- > Le budget mobilité : qu'est-ce que c'est ?
- > La redevance kilométrique opérationnelle dès avril 2016
- > Des luminaires intelligents en Wallonie
- > 1000 bornes à vélo
- > Utiliser le signal B17 à bon escient

> sommaire



Wallonie



Lauréats de la formation de Conseillers en Mobilité. Source : SPW.

> La parole à ...

Luc Gilson, géomètre à la Ville de Liège et CeM

Employé au Service Aménagement du territoire du Département Urbanisme avec pour mission, entre autres, le suivi de projets d'urbanisation, de procédures ouverture-modification-suppression de voiries et le traitement d'avis de division, il m'a été proposé par ma direction, au début de l'année 2013, de suivre la formation de Conseiller en mobilité.

Désireux d'approfondir certaines notions, d'acquérir un bagage complémentaire pour la gestion des dossiers et de développer ma sensibilisation à la mobilité durable, j'ai profité de cette opportunité avec enthousiasme.

Renseignements pris, inscription validée et reports dus à la mise en place de la nouvelle formule de formation, me voici donc "enrôlé" au mois de janvier 2014 dans le vingt-huitième groupe d'aspirants CeM.

Le programme est composé de huit modules thématiques, suivis de trois ateliers pratiques, et pour achever le cursus, de la réalisation d'une double épreuve d'évaluation. A l'issue de ce parcours, me voici diplômé « Conseiller en mobilité qualifié » lors du colloque annuel de ce mois de juin 2015.

Utilisateur au quotidien du rail pour mes déplacements domicile-travail, déjà convaincu de la nécessité de concevoir autrement et de repenser la gestion de nos déplacements, cette formation a renforcé et développé mon argumentaire.

Une prise de conscience objective et une véritable éducation à des formes innovantes et durables de mobilité sont indispensables. Certes, l'évolution est longue et parsemée de freins multiples (idéologiques, techniques, économiques, budgétaires, politiques...).

Il faut pouvoir inciter, négocier ou convaincre avec des éléments pertinents.

Cette nouvelle formule de formation devra encore évoluer afin de rencontrer au mieux les réalités et les besoins des praticiens et gagner ainsi encore en efficacité. Les composantes les plus utiles étant l'étude de cas concrets, les mises en situation, les visites de terrain et le partage du retour d'expériences avec des acteurs locaux.

La notion de réseau des CeM avec ses aspects de solidarité et de convivialité est également très enrichissante.

Professionnellement et humainement parlant, c'est certain, il y a un - avant - et un - après - formation CeM. Alors, merci aux formateurs et aux différents intervenants, à mes camarades de promotion et à Bernadette et Brigitte pour leur efficacité et leur disponibilité.

Contact : Luc GILSON
luc.gilson@liege.be

> Colloque annuel des CeM

La sécurité routière régionalisée au cœur de cette journée

Le 12 juin dernier s'est tenu le traditionnel colloque annuel des CeM. Celui-ci a rassemblé 170 personnes et fut l'occasion de remettre aux participants de ce vingt-huitième cycle de formation leur certificat de Conseiller en mobilité.

Conseiller en mobilité : une formation en évolution

Ce dernier cycle est aussi le premier d'une nouvelle formule. Afin de toujours mieux rencontrer les besoins de son public-cible et de professionnaliser davantage la fonction de CeM, celle-ci se construit aujourd'hui de la manière suivante.

Un tronc commun de 16 jours rassemble l'ensemble des inscrits qui reçoivent au terme de celui-ci le certificat de « Conseiller en mobilité de base ».

Ensuite, six jours de formation en atelier, articulés autour de trois thématiques plutôt communales, débouchent sur une évaluation des compétences acquises et permettent d'obtenir le certificat de « Conseiller en mobilité qualifié ». Ces modules, orientés sur du travail de terrain sont d'abord destinés aux personnes qui travaillent dans une commune mais sont ouverts à tous, et peuvent aussi être suivis à la demande par des CeM qui sont déjà Conseillers en mobilité, pour autant qu'ils soient détenteurs d'un diplôme de l'enseignement supérieur.

Les exposés de la matinée ont été consacrés aux compétences régionalisées en matière de sécurité routière dans le cadre de la sixième réforme de l'Etat, effective depuis le 1^{er} janvier de cette année. Ils ont permis de prendre connaissance des missions transférées à chacun des organes et directions du Service public de Wallonie qui en ont désormais la charge¹. La Direction de la Sécurité des Infrastructures routières de la DGO1 et la Direction de la Planification de la Mobilité de la DGO2 ont ainsi été chargées de nouvelles compétences. Enfin, une Direction de la Certification et de l'Homologation est désormais opérationnelle au sein de la DGO2. Rappelons encore la création, en 2014, de l'Agence wallonne de la Sécurité routière (AWSR).

Des acteurs actifs en matière d'éducation et de sensibilisation à la sécurité routière et à la mobilité ont ensuite présenté leurs activités, en l'occurrence, la police fédérale, l'asbl Empreintes et la compagnie du HazarT. Cette dernière a apporté une touche humaine, poétique et artistique unanimement appréciée à cette problématique particulièrement importante pour tous.

Pour en savoir plus : les exposés et les photos de la journée sont disponibles sur le portail de la mobilité : mobilité.wallonie.be

> Entreprises

Le « budget mobilité » : qu'est-ce que c'est ?

Depuis 2-3 ans, le concept de « budget mobilité », appelé aussi « pack mobilité » et même « plan cafétéria », consiste à proposer une alternative plus flexible au « budget voiture (de société) ». Avec ce système, les travailleurs disposent de davantage de liberté quant à l'organisation de leurs trajets entre leur domicile et leur lieu de travail.

Le budget mobilité consiste en une enveloppe salariale destinée à la mobilité du travailleur, lui permettant de choisir lui-même, dans un cadre budgétairement neutre défini par l'employeur, les modes de déplacement qui lui conviennent le mieux.

Concrètement, l'entreprise intervient financièrement dans les frais d'utilisation de différents modes de transport au lieu d'intervenir dans un seul et unique mode de déplacement. En réduisant certains coûts d'un côté (suppression de la place de parking sur le lieu de travail, choix d'une voiture plus petite, limitation d'usage de la carte carburant...), un montant financier peut être libéré pour permettre au travailleur de disposer d'alternatives (abonnement transport public, vélo en leasing...).

Lorsque le travailleur n'utilise pas l'entièreté du montant auquel il a droit, le solde lui est reversé sous forme de salaire et est donc soumis aux cotisations sociales.



Source : SPW.

Cette formule, facultative, permet d'élargir mais surtout d'optimiser les solutions de mobilité pour un salaire identique. Les projets-pilotes ont démontré que le budget mobilité tend à diminuer le nombre de voitures «salaire» tout en favorisant une véritable multimodalité. Pour que ce système rencontre de l'intérêt au sein de l'entreprise, une bonne communication est indispensable.

Notons qu'instaurer un « budget mobilité » est particulièrement pertinent pour les organismes qui octroient des voitures de société à leurs travailleurs, sont bien desservis en transport en commun (ce qui facilite les alternatives) et disposent de peu de places de parking dans leur quartier.

Quels sont les obstacles à sa mise en œuvre au sein des entreprises ?

Le budget mobilité doit être traité au cas par cas, en fonction du profil de chaque travailleur. Ce régime différencié entraîne donc une certaine lourdeur administrative dans le chef de l'employeur et nécessite la mise en place d'un outil spécifique et adapté à la situation de l'entreprise.

En outre, le droit du travail, la sécurité sociale et la fiscalité actuels ne facilitent guère la mise en place de combinaisons multimodales proposées par ce budget mobilité. D'autant plus qu'un régime différencié est accordé en fonction du type de trajet effectué par le travailleur (domicile-travail, professionnel ou privé).

C'est pourquoi, une proposition de loi, accordant un statut fiscal unique et avantageux au budget mobilité a été introduite à la Chambre en 2014. La balle est actuellement dans le camp du Ministre des Finances, de la part duquel une réponse positive, rendant concurrentiel le budget mobilité face à la voiture de société, est attendue...

Pour en savoir plus : www.sdworx.be / www.uwe.be



La redevance kilométrique opérationnelle dès avril 2016

Dès le 1er avril 2016, la redevance kilométrique pour véhicules de plus de 3,5 tonnes devrait être opérationnelle dans tout le pays. La Flandre et la Wallonie se sont entendues pour pratiquer une tarification commune. Appelée à remplacer l'Eurovignette, elle variera de 7,4 à 20 centimes d'euros en fonction du poids et du niveau de pollution du véhicule.

En Wallonie, il est prévu que le réseau routier concerné sera le même que celui de l'Eurovignette (1 950 kilomètres), à savoir le réseau structurant constitué des autoroutes et des grandes routes régionales. 292 kilomètres de routes régionales y seront ajoutés afin d'éviter des reports de trafic sur ces voiries. En Région de Bruxelles-Capitale, la tarification sera identique à celle appliquée en Flandre et en Wallonie sur les axes autoroutiers, mais une tarification spécifique, plus élevée, s'appliquera sur les voiries régionales et communales situées en intraring afin d'éviter qu'elles soient empruntées par du trafic de transit.

Le tarif moyen d'un semi-remorque devrait s'élever à 12,8 cents par km. Traverser la Belgique coûtera une bonne trentaine d'euros.

Les gouvernements justifient cette mesure par l'impact de ces véhicules sur la dégradation des routes et sur le fait qu'actuellement les transporteurs étrangers ne contribuent pas à l'entretien du réseau. Il s'agit donc d'une forme de rétribution de l'utilisation des infrastructures. Le principe du pollueur-payeur sous-tend également cette redevance, de même que la volonté d'inciter les transporteurs à tendre vers un transport plus efficace et plus durable, avec des camions mieux remplis, en recourant si possible à la voie d'eau et au rail...

La Région wallonne devrait quadrupler ses recettes. De 45 millions d'euros avec l'Eurovignette, ce sont dorénavant environ 220 millions d'euros qui devraient rentrer dans ses caisses. Elles seront affectées à l'entretien du réseau routier.

Bon à savoir : taxe ou redevance ?

La redevance doit être consacrée entièrement à l'usage. Elle est par ailleurs déductible à l'impôt des sociétés (ISOC) ainsi qu'à la TVA, tandis que la taxe est versée au budget général. En matière de prélèvement kilométrique, la Wallonie a opté pour une redevance.



Source : rtbf.be.

Parmi les véhicules concernés, on estime que 88 % sont immatriculés en dehors du territoire régional et donc, 12 % en Wallonie.

La Flandre compense sa redevance par un allègement de la taxe de circulation pour les poids lourds. En Wallonie, les mesures de compensation doivent encore être négociées avec plusieurs secteurs du transport soumis à forte concurrence. Ceux qui pourraient être les plus touchés sont le transport agricole (lait, pomme de terre), de carburant et de granulats.

> Eclairage public

Des luminaires intelligents en Wallonie

Des éclairages publics dans un lieu peu fréquenté constituent une source de consommation d'énergie et de dépenses importantes. L'idéal consiste à pouvoir illuminer uniquement lorsqu'il le faut, là où il le faut, avec l'intensité adéquate. C'est pourquoi, des éclairages publics dynamiques, dotés de LED, font progressivement leur apparition sur le marché.

En se basant sur ces principes, la société SmartNodes a mis au point des luminaires dotés de modules intelligents, qui s'adaptent en permanence à la présence de l'utilisateur (piéton, cycliste, voiture), à sa direction, à sa vitesse et à ses besoins. Leur particularité est que leur



Source : SmartNodes.

fonctionnement ne dépend pas d'un ordinateur central car chaque module dispose de ses propres capteurs, qui détectent la présence et le type d'utilisateur, et communiquent aussi avec les luminaires voisins.

Ce type d'éclairage convient à des zones fréquentées ponctuellement à la nuit tombée : zoning, parking, quartier résidentiel... Lorsqu'il n'y a pas d'utilisateur sur la voirie, les luminaires sont éteints ou diffusent une faible lumière.

Cette technologie innovante est le résultat du projet GEPPADI (Gestion de l'Éclairage Public des Parcs d'Activités, Durable et Intelligente) né de la SPI Liège, des universités ULg et UCL, ainsi que d'entreprises régionales, avec le soutien public de la Wallonie.

Ce système d'éclairage a d'abord été installé dans plusieurs endroits, à petite échelle et à titre expérimental : d'abord sur le parc d'activités économiques de Grâce-Hollogne, puis sur les parkings de covoiturage à Sprimont aux abords de l'E25 (sortie 45), sur une partie du parking de Verlaine sur l'E42 et enfin sur la piste cyclable du zoning industriel de Tirlemont.

Une première réalisation importante est désormais présente dans un quartier résidentiel à Wavre. 282 points lumineux sont concernés. Le VillagExpo a été choisi parce que ce quartier était équipé des plus anciens luminaires, avec des lampes de 125 watts fonctionnant environ 12 000 heures à la vapeur de mercure à haute pression. Avec les LED, on passe à 36 watts, fonctionnant 50 000 heures avec une intensité identique. L'investissement devrait être amorti en huit ans.

Les avantages de ce système

- Diminution de la consommation énergétique (jusqu'à -80 % dans les conditions idéales) ;
- Diminution de la pollution lumineuse ;
- Augmentation de la durée de vie des équipements ;
- Réduction de la maintenance ;
- Installation du module simple sur des luminaires LED existants ;
- Fourniture de données grâce aux capteurs : statistiques de trafic, présence d'un conducteur fantôme sur l'autoroute...



Copenhague.

Hognoul.

- La Wallonie veut encourager les partenariats publics-privés en matière de parkings de covoiturage. Son objectif est de concrétiser une dizaine de conventions supplémentaires chaque année.

Source : SPW-DGO2

- Plus d'un piéton sur cinq traverse au feu rouge sur des passages situés en agglomération. L'IBSR a établi un ensemble de recommandations afin de limiter ces comportements qui sont la source de 39 % des accidents sur des passages protégés en Région de Bruxelles-Capitale.

Source : IBSR

- Le bike sharing a le vent en poupe avec plus de 800 villes équipées et 1 million de vélos en service. Ceux-ci sont majoritairement présents en Chine, puis en France, ensuite en Espagne, aux États-Unis et en Allemagne.

Source : bike-sharing.blogspot.de



Couvin.





> Balisage

1 000 bornes à vélo

Le GAL de la Botte du Hainaut, celui de l'Entre-Sambre-et-Meuse et la Maison du Tourisme de la Botte du Hainaut se sont engagés dans un projet commun autour du vélo. Lancé en 2013, celui-ci a aujourd'hui finalisé sa première phase avec la pose de balises numérotées, propres aux réseaux de type « points-nœuds ».

Cette première phase de balisage permet aux utilisateurs concernés (touristes, sportifs, citoyens, familles...) de profiter de 350 kilomètres d'itinéraires balisés pour les vélos tous chemins. À terme, le réseau comportera 600 kilomètres.

Dix communes sont concernées, à savoir : Beaumont, Chimay, Froidchapelle, Momignies, Sivry-Rance, Cerfontaine, Walcourt, Florennes, Gerpennes et Mettet.

Le projet présente l'intérêt d'étoffer fortement l'offre cyclable dans une région magnifique, relativement peu desservie par les itinéraires longues distances programmés par la Région wallonne, tout en profitant des RAVeL¹, des chemins forestiers et des voiries communales peu fréquentées.

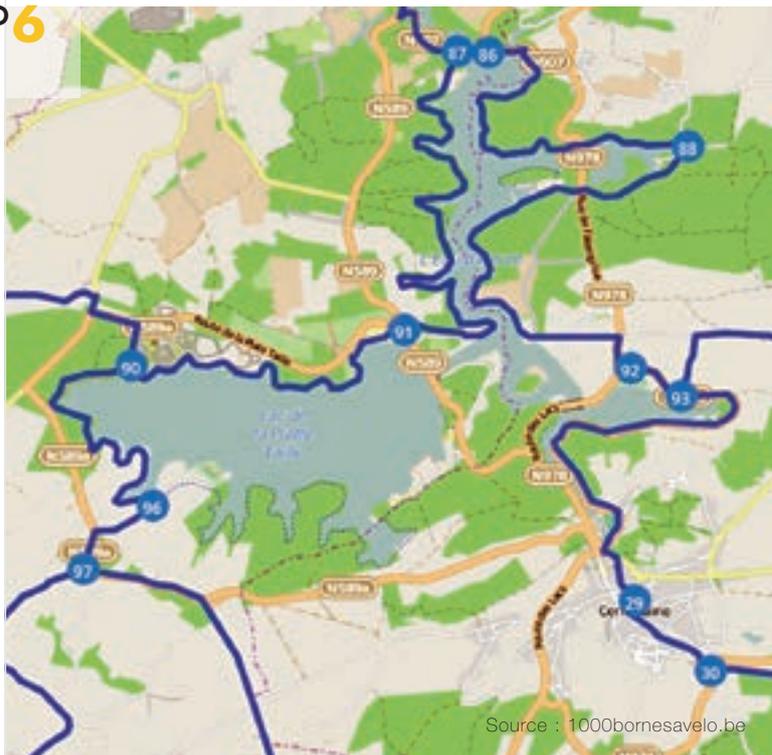
Le programme européen LEADER, qui vise au développement économique des zones rurales, a permis de donner le premier coup de pédale à cette dynamique de coopération territoriale autour du vélo dans l'Entre-Sambre-et-Meuse. En effet, le projet reçoit un large soutien de la Wallonie (DGO2) et de l'Europe via le FEADER (Fonds européen agricole pour le développement rural).

Ce réseau à points-nœuds complète ainsi les trois offres déjà existantes en Wallonie, dans les Cantons de l'Est, le Pays de Famenne et la Wallonie Picarde. Ce défi n'aurait pu être relevé sans la participation et la volonté des nombreux gestionnaires de voiries concernés au sein des administrations communales et du Service public de Wallonie notamment.

Sur ce réseau viennent également se greffer 8 boucles à thème (toujours suivant la logique des points-nœuds) permettant de valoriser la diversité des paysages et les curiosités les plus emblématiques de la région.

Pour en savoir plus : www.1000bornesavelo.be

¹ ligne 150 : Anhée-Fosse – ligne 156 : Chimay-Momignies – ligne 109 : Chimay-Thuin – RAVeL des Lacs de l'Eau d'Heure



Source : 1000bornesavelo.be

Petit rappel. Les « points-nœuds »

Il s'agit d'un maillage composé de segments de 3 à 8 kilomètres en moyenne, qui constituent une juxtaposition de boucles de 10 à 25 kilomètres. Sur le terrain, chaque intersection est numérotée et représentée par un panneau directionnel « point-nœud ». Celui-ci comporte le numéro de l'intersection et les directions possibles vers les numéros suivants.

L'utilisateur définit lui-même son parcours en fonction de la longueur souhaitée, en boucle ou en ligne, en notant la succession des numéros qu'il doit suivre.



Question de CeM

Quand placer un signal B17 ?

Le gestionnaire de voiries pêche parfois... par le placement d'un excès de signaux. Il apparaît que c'est particulièrement vrai à propos du signal B17.

Ce signal indique que la priorité de droite s'applique au carrefour. Rappelons toutefois que cette règle est de toute manière applicable aux carrefours dépourvus de signaux routiers. Or, sur le terrain, on constate un usage exagéré de ce signal, souvent tout à fait inutile, voire gênant.

Pourquoi la surabondance de panneaux est-elle néfaste ?

- plus il y a de signaux à lire, plus il est difficile de les assimiler avec le risque de ne pas voir ceux qui sont réellement nécessaires. A cet égard le nombre de poteaux surchargés de signaux constituent parfois de véritables caricatures !
- le placement systématique de certains signaux risque d'induire de mauvaises « habitudes » chez l'utilisateur, et de le surprendre lorsque ces panneaux ne sont pas présents.

La règle de base

Rappelons que la circulation routière est organisée à partir de règlements généraux et de règlements complémentaires. Ces derniers visent des règles de circulation particulières sur un périmètre déterminé qui ont pour effet de supprimer ou d'instaurer des obligations ou des interdictions.



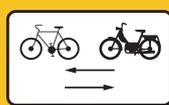
B15



B9



D5



M9



M10

Le placement du signal B17, qui fait partie des signaux de priorité, rappelle la règle générale de la priorité de droite et ne nécessite donc pas l'adoption d'un règlement complémentaire de circulation routière.

Quand faut-il impérativement placer un signal B17 ?

L'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 (règlement du gestionnaire) est clair à cet égard. L'article 8.9 indique en effet :

2° Ce signal (B17) doit être placé:

- lorsque la voie qui débouche dans un carrefour où la priorité de droite est applicable est pourvue d'un signal B15 avant le carrefour précédent ;
- lorsque le signal B9 annonçant le début d'une voie prioritaire est placé sur la voie qui se prolonge au-delà du carrefour ;



c) lorsque sur la voie publique que l'on aborde, un sens unique est instauré et que la circulation des cyclistes et le cas échéant des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues classe A est autorisée dans les deux sens. Le signal doit être complété par le panneau additionnel du modèle M.9. ou M.10 .

d) lorsqu'à l'entrée d'un carrefour, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues empruntent une piste cyclable obligatoire dans les deux sens de circulation. Il doit être complété par le panneau additionnel du modèle M.10. »

Et quand ne doit-on pas placer de signal B17 ?

L'article 8.9 de l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 précise aussi :

3° Ce signal ne doit pas être placé au carrefour à priorité de droite situé immédiatement après un rond-point signalé par les signaux D5. »

En dehors de ces règles...

Le signal B 17 ne sera évidemment placé que si le conducteur rencontre une rue débouchant à sa droite. Le signal B17 ne doit pas être placé lorsque le carrefour est visible. Il doit l'être lorsque le carrefour est masqué et que sa visibilité n'est pas assurée en raison de la configuration des lieux (courbe, bâtiment fermant l'angle de vision...). Cela peut aussi être le cas lorsque la route où la priorité de droite est d'application est longée par un trottoir traversant, voire par un filet d'eau, laissant planer un doute sur la présence ou non d'un carrefour. Un rappel de la règle par un marquage au sol reproduisant le signal juste avant le carrefour peut être recommandé.

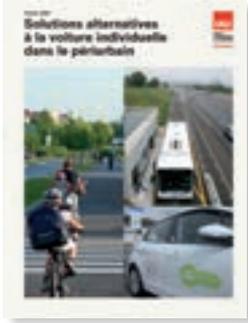
Source : www.code-de-la-route.be

Avec la collaboration de Corine Lemense – SPW-DGOI



> Lu pour vous ...

Solutions alternatives à la voiture individuelle dans le périurbain, Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île de France, février 2015.



La mobilité dans les espaces périurbains est marquée par la prédominance de la voiture individuelle. En Île de France, le poids de la voiture représente 73 % des déplacements réalisés en 2010 contre 38 % dans l'ensemble de la région.

S'appuyant sur l'analyse des expériences puisées en France et en Europe cette étude offre

un tour d'horizon des solutions de mobilité alternatives en zone périurbaine et se structure en trois parties : les transports collectifs, la voiture partagée, les modes actifs.

Étude des accidents piétons sur des rues avec aménagement de sites de transports collectifs. Phase 1 – Méthodologie et définition des enjeux de sécurité, CEREMA, juin 2015 (Rapports d'études).



Cette étude constitue le début de la refonte du guide d'aménagement de voirie en faveur des transports collectifs datant de 2000, principalement axé sur des objectifs de priorisation et de sécurisation des TC. Le point de vue des autres usagers y était peu abordé.

Il est pourtant indispensable de traiter de l'accidentologie des piétons aux abords de sites réservés aux transports collectifs : compréhension par ces usagers lorsque la signalisation est présente sur les voiries mais pas sur la plateforme tramway, prégnance automobile aux abords des voies de tram, refuges entre voies routières, perception des couloirs bus...

Une deuxième phase suivra.

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 ICEDD.

> Agenda

Du réseau

- 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 16 au 22 septembre 2015. **Semaine de la Mobilité.**

Infos :
semaine.mobilite@spw.wallonie.be
www.semainemob.be

- Le 2 octobre 2015. Colloque annuel mobilité de l'UWE. « **Le transport routier peut-il être durable ? Innovation, durabilité et compétitivité au cœur des débats** », aux Moulins de Beez, à Namur.

Infos : mobilite@uwe.be

> Humour



Source : Touillon-et-Loutelet (France)

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



**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)

