

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

- > La parole à ... Aline Verbist
- > Semaine de la mobilité. L'édition 2015 vue de l'intérieur
- > Ecluse de Lanaye et Liège Trilogiport : ce que cela change...
- > Le transport routier peut-il être durable ?
- > Mons, vue par les « CeM grandes villes »
- > Création, modification ou suppression d'une voirie communale. Bien comprendre les procédures

> sommaire

SPW | Éditions

Mobilité



Wallonie



Source : SRWT.

> La parole à ...

Aline Verbist, responsable du bureau d'études infrastructures de la SRWT et CeM

Chargée de cette fonction depuis 2001, cela fait donc un peu plus de 14 ans que je baigne dans le domaine de la mobilité et plus particulièrement du transport en commun. A mon grand plaisir, car le domaine est riche, varié et surtout passionnant ! Que de chemin parcouru depuis lors et quelle évolution au niveau des mentalités ! Même si les situations sont souvent complexes, le réflexe du « tout à la voiture » semble s'amollir quelque peu et l'attention portée aux modes actifs et aux transports en commun être plus présente dans les réflexions.

Je pense que cette évolution est due au travail de sensibilisation engagé par le SPW ces dernières années, aux crédits spécifiques mis à la disposition des communes pour favoriser les modes actifs mais également au rayonnement de la formation CeM. J'ai eu la chance, pour ma part, de la suivre en 2002. Celle-ci m'a permis d'acquérir une certaine ouverture d'esprit aux différents modes de transport.

Elle m'a conscientisée à l'importance de prendre de la hauteur lors de l'examen des projets et m'a permis de tisser des liens avec une série d'acteurs du domaine de la mobilité. Ces contacts sont bien utiles dans l'étude de nos projets dont l'élaboration et la concrétisation s'avèrent souvent être de longue haleine. Au côté des cinq sociétés d'exploitation du Groupe TEC, convaincre du bien-fondé de laisser de l'espace aux transports en commun, le plus souvent, il faut le reconnaître, au détriment de la voiture, n'est pas aisé.

Avec mon équipe composée de 9 personnes (une responsable, 2 chefs de projet, 5 dessinateurs et une assistante technique et administrative), dont 5 sont déjà CeM et 2 suivront la prochaine formation, nous travaillons chaque jour pour rendre le réseau autobus plus efficace, plus accessible et plus confortable au travers de nombreux projets (aménagement d'arrêts d'autobus,

de gares de correspondance, de zones de terminus, de voies réservées pour autobus, de carrefours à feux priorisant les TC) pour lesquels la SRWT dispose d'une subvention régionale d'investissements d'infrastructure.

Si les 5 sociétés TEC sont nos principaux demandeurs d'aménagements, les communes, le SPW, la SNCB ne sont pas en reste. Ces dernières années, de nombreux dossiers d'aménagements se réalisent en partenariat technique et/ou financier avec ces différents acteurs publics. Des projets modestes mais également d'autres de plus grande ampleur comme ceux des gares de Namur ou de Mons, d'axes structurants à Charleroi, etc... sont étudiés et concrétisés en partenariat. Simple recherche de subvention ? J'ose espérer que ces dossiers concertés et élaborés en commun sont plus que cela et qu'ils sont le reflet d'une réelle prise de conscience de la nécessité de travailler ensemble pour obtenir des aménagements de qualité, répondant au mieux aux besoins des citoyens.

Contact : Aline VERBIST
aline.verbist@tec-wl.be

> Semaine de la mobilité

L'édition 2015 : vue de l'intérieur

La Semaine de la Mobilité prévoyait cette année encore une grande diversité d'activités afin de sensibiliser le public à l'utilisation des modes alternatifs à la voiture en solo. Voici venu le temps du bilan : bien nécessaire pour rebondir ensuite en 2016 avec de nouveaux projets, toujours plus attractifs et pertinents.

Focus sur le covoiturage. Durant la Semaine de la Mobilité, la nouvelle application de covoiturage ComOn a été lancée. Cette dernière permet de trouver l'offre la plus pertinente pour un trajet régulier ou occasionnel, en Belgique ou ailleurs. De plus, aux entrées de quelques grandes villes wallonnes, des « Mobiguides » ont distribué aux automobilistes la carte des parkings de covoiturage. Et le vendredi 18 septembre, 83 automobilistes exemplaires en la matière ont bénéficié d'un carwash gratuit sur le parking de covoiturage de Hognoul.

Par ailleurs, 185 projets, organisés dans 73 communes, ont été enregistrés sur le site www.semainemob.be. Ils étaient portés par des communes, des associations, des écoles, des groupes de citoyens... et annonçaient la mise en place d'une plateforme de covoiturage, un concours pour un prêt de vélos à assistance électrique, l'inauguration d'une bande bus, une journée sans voiture...

Une vingtaine d'écoles se sont engagées dans un Défi Mobilité, organisant des activités multiples et diversifiées pour sensibiliser enfants et parents à une mobilité différente. Et une cinquantaine d'établissements ont participé à l'action « Emile, le serpent mobile ».

A Durbuy : des actions sur plusieurs axes du court au long terme

La commune a profité de cette semaine pour mettre en ligne deux sites de covoiturage : Schoolpool, dédié spécifiquement aux parents d'élèves, et Carpool pour tout un chacun. En outre, elle a créé le site : mobilite.durbuy.be. Celui-ci reprend les liens utiles vers les sites de covoiturage ainsi que toutes les informations relatives au transport dans la région.

Et pendant 15 jours, soit du 14 au 25 septembre, les quatre principales écoles de la commune ont participé à un grand défi scolaire.

Dans les écoles primaires, des objectifs chiffrés ont aussi été définis au préalable, et tous largement atteints. A titre d'exemple, l'école communale de Barvaux, qui enregistrait 62 % d'élèves se déplaçant en voiture solo avant le défi, visait une diminution de 12 % (50 % voiture – 50 % autres moyens de transport) et a atteint 22 % ! Les autres écoles primaires ont également largement dépassé les objectifs fixés.

Plusieurs classes sont prêtes à recommencer. L'initiative a été très bien accueillie par les citoyens, les enfants, les parents et les enseignants. Elle a aussi permis de pointer des améliorations à effectuer : visibilité des zones 30, mise en place d'un dépose minute...

Avec le Défi Mobilité de l'administration communale : un maximum d'agents communaux se passent de leur voiture pendant la Semaine de la Mobilité. Seize communes ont participé. Les actions ont pris de l'ampleur. A Hastière, par exemple, plus de 75 % du personnel communal s'est rendu au travail autrement que seul en voiture.

42 entreprises (soit plus du double par rapport à 2014) ont relevé le Défi Mobilité en invitant le personnel à participer à des actions originales de sensibilisation tout en valorisant les mesures existantes de mobilité durable. Cette année, elles ont particulièrement mis l'accent sur le covoiturage, tout en n'oubliant pas la promotion des autres modes de transport : inauguration d'infrastructures (places de stationnement réservées aux covoitureurs, range-vélos...), remise de cadeaux aux travailleurs qui se passent de leur voiture pendant la Semaine de la Mobilité, présentation de la plate-forme de covoiturage Carpool, tombola de la mobilité, opération parking vide, atelier check-up vélo, test de coworking...

Le jury, composé de représentants du SPW et de la cellule Mobilité de l'UWE, a examiné les actions menées. Le Prix des entreprises privées a été décerné au Parc d'activités économiques Vallée du Hain à Wauthier-Braine et le Prix des entreprises publiques a été attribué à la SPI (Agence de développement économique pour la Province de Liège).



Source : Créaset

Parc d'activités économiques de Wauthier-Braine : une dynamique collective

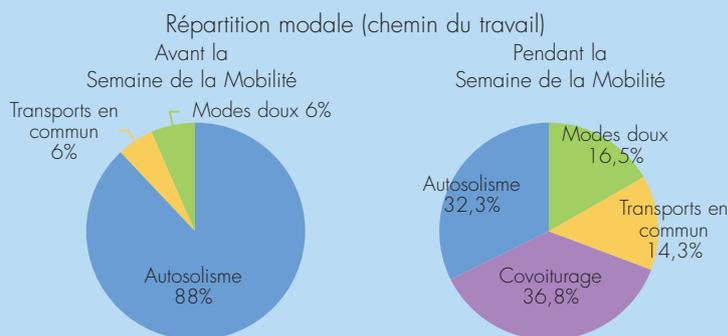
Composé de plus de 140 sociétés (notamment UCB, Créaset, AWEurope, Lonza, ProSafety), le parc a lancé une enquête de mobilité. L'objectif était de disposer d'éléments chiffrés pour analyser les besoins et se doter d'arguments afin d'améliorer les transports, d'obtenir une ligne de bus desservant la zone d'activités, de réhabiliter le RAVeL... A la clé : des prix ont récompensé les participants.

Une plate-forme de covoiturage est désormais dédiée aux entreprises du parc d'activités. Une campagne de communication a été développée par Créaset pour l'ensemble du site, afin d'encourager la participation d'un maximum de travailleurs à la Semaine de la Mobilité.

La SPI : un concours réalisé en interne par l'Eco Team

Chaque membre du personnel était invité à utiliser un ou plusieurs modes de déplacement alternatif pour se rendre à la SPI et effectuer ses déplacements professionnels. Sur un grand panneau, le domicile des membres du personnel était identifié et une carte interactive disponible sur l'intranet permettait également de visualiser les transports adaptés à chacun. Les participations de chaque membre du personnel étage par étage ont été affichées. L'étage qui a le plus participé a gagné un apéro à partager. La démarche a mis en avant des réflexes perdus chez d'aucuns. Ce jeu-concours a mobilisé 60 % du personnel de la SPI.

Et, si habituellement 88 % du personnel se rend à la SPI en voiture, durant la Semaine de la Mobilité, 67% du personnel a modifié ses habitudes et privilégié les transports en commun pour 14 %, les modes doux pour 16 % et le covoiturage pour 37 %.





Source : Greisch.

à l'augmentation du trafic et du volume de transport et améliorera la mobilité en supprimant au maximum les temps d'attente. Elle devrait permettre le transport de 500 000 tonnes de marchandises supplémentaires par an.

Quant à la nouvelle plateforme trimodale Liège Trilogiport, située à Hermalle-sous-Argenteau (commune d'Oupeye), elle permet dorénavant de disposer d'un pôle d'échange entre les transports fluvial, ferroviaire et routier, le long du canal Albert et à deux pas de la Meuse. Elle dispose en effet d'excellentes connexions avec les ports maritimes d'Anvers (à 14h de navigation), de Rotterdam (à 24h) et de Dunkerque (à 48h). Elle est également située au carrefour d'un important réseau autoroutier et ferroviaire permettant une liaison aisée avec Paris (3H30), Aix-la-Chapelle (30 min), Anvers (1H15), Bruxelles (1H), Cologne (1H15) et Maastricht (15 min).

Le potentiel de transport par la voie d'eau et par train est de 200 000 conteneurs par an, soit entre 3 et 4 millions de tonnes de marchandises, c'est à dire l'équivalent de plus de 150 000 camions qui ne transiteront plus sur les routes entre Anvers et Liège. Le projet a aussi nécessité une série d'aménagements de voiries ainsi qu'un nouveau pont sur la Meuse – le « pont Euregio » – entre l'E25 Liège-Maastricht et Hermalle. L'itinéraire du Ravel a aussi été modifié en fonction du projet et les continuités ont été assurées de manière remarquable.

Ces infrastructures ont bénéficié du soutien financier de l'Union européenne (réseau transeuropéen de transport TEN-T et FEDER), de la BEI et du Plan Marshall 2.0.

> Voie d'eau

Ecluse de Lanaye et Liège Trilogiport : ce que cela change...

Deux infrastructures d'importance européenne ont été inaugurées en novembre dernier en région liégeoise : la quatrième écluse de Lanaye et la plateforme multimodale Liège Trilogiport. Complémentaires, ces deux ouvrages allient infrastructures modernes et performantes à un pôle de développement économique dont les maîtres-mots sont la multimodalité et la logistique.

Nécessités par une augmentation du trafic fluvial, ces travaux misent sur la continuité de cet essor commercial, avec la perspective de voir arriver un grand nombre de bateaux déchargeant leurs conteneurs sur la nouvelle plateforme logistique de Liège Trilogiport.

Le réseau fluvial wallon est idéalement situé pour servir de base arrière aux ports maritimes d'Anvers, de Rotterdam, du Havre et de Dunkerque, grâce au projet Seine-Escaut.

Le site de Lanaye, ensemble d'écluses situé à la frontière néerlandaise, constitue un lien essentiel qui permet aux bateaux de navigation intérieure d'accéder à la Meuse néerlandaise et au grand port de Rotterdam ou à l'ensemble des bassins du Rhin et du Danube vers l'Allemagne. Venant du nord, le site de Lanaye ouvre la voie vers la Meuse liégeoise, le réseau wallon et au-delà vers le canal Albert en direction d'Anvers ou vers la France.

Jusqu'à présent, la troisième (et plus grosse) écluse permettait le passage de bateaux de 2 000 tonnes maximum. Avec la quatrième écluse, la capacité est portée à 9 000 tonnes. Elle permettra de faire face

> Marchandises

Le transport routier peut-il être durable ?

C'était le thème du colloque annuel organisé par la Cellule mobilité de l'Union Wallonne des Entreprises en octobre dernier. L'innovation, la durabilité et la compétitivité des entreprises étaient au cœur des exposés et du débat qui a suivi.

A quels défis le transport routier doit-il faire face ? A politique inchangée, les prévisions du Bureau du Plan montrent une croissance importante des déplacements des personnes et des biens. Entre 2008 et 2030, le nombre total de passagers-kilomètres devrait augmenter de 20 % et de tonnes-kilomètres de 68 %. Si un transfert d'une partie des marchandises de la route vers le rail et l'eau est attendu, le mode routier restera dominant et connaîtra encore une croissance importante.

Quelles pistes de mesures ? Le colloque a donné la parole à quelques initiatives qui montrent l'intérêt d'optimiser ce qui peut l'être, avec de l'innovation dans une perspective de durabilité et de compétitivité.

Le groupage de produits frais, appelé aussi « mas-

sification des flux » permet d'optimiser le transport en associant plusieurs entreprises qui vont utiliser les mêmes véhicules. Cette pratique trouve une application actuellement notamment avec Pepsico et Nestlé. Elle est confiée à un organisme de contrôle qui assure la qualité du système. Les conditions de mise en place de cette initiative sont toutefois exigeantes et certains acteurs veulent éviter d'être associés avec leurs concurrents.

Effectuer des livraisons en dehors des heures de pointe constitue une approche qui comporte de nombreux avantages, pourvu qu'elles ne génèrent pas de nuisances sonores pour la population riveraine. Appelées « livraisons à horaires décalés », elles ont lieu en début de soirée ou tôt le matin. Les véhicules circulent en dehors des heures de pointe, donc effectuent les trajets plus rapidement et sans contribuer aux embouteillages. Cette situation est favorable à une diminution de la pollution et à une conduite moins stressante pour les conducteurs. Cette pratique ne concerne bien sûr qu'une partie des livraisons. Colruyt participe, entre autres, à des opérations pilote qui ont eu lieu en Flandre et plus récemment en Wallonie.

Le label « Lean and Green¹ » vise à diminuer les émissions de CO₂ d'une entreprise de minimum 20 % en 5 ans. Ainsi, la société Sud-Fresh, active dans le transport alimentaire à températures dirigées, a défini un programme d'action portant notamment sur la conduite du véhicule et sur l'organisation du transport en optimisant le remplissage. L'entreprise Skechers, spécialisée dans l'organisation du transport de chaussures à partir de ses entrepôts sans toutefois réaliser celui-ci, a, entre autres actions, opté pour du transport par barges depuis Anvers.

Un premier Ecomobi - Supertruck de 25,5 mètres de long - est en circulation en Flandre à titre pilote pour le compte d'AB InBev depuis le début de cette année. Il effectue le trajet Heverlee-Anvers. Outre l'économie générée au niveau des coûts pour l'entreprise, on estime que deux éco-combis sont susceptibles de remplacer trois semi-remorques, et que le bilan énergétique et des émissions de CO₂ est favorable. Ce type de véhicule n'est toutefois pas encore autorisé à circuler en Wallonie.

Au terme des exposés, la redevance kilométrique a fait débat. Les acteurs présents se sont généralement montrés favorables à une redevance pour tous les types de véhicules (personnes et marchandises), ajustée en fonction des périodes de la journée et donc des charges de trafic, afin de contribuer plus globalement à une diminution ou plutôt à un équilibrage des charges sur le réseau routier.

¹ Lean and Green est un programme lancé par Connekt, un réseau indépendant d'entreprises et d'autorités qui engagent les parties à œuvrer à l'amélioration durable de la mobilité aux Pays-Bas. Il vise à encourager les entreprises à prendre des mesures qui, non seulement permettent des économies de coûts, mais aussi réduisent leur charge sur l'environnement. Les efforts de réduction des émissions de CO₂ provenant du transport et des activités logistiques sont ainsi particulièrement visés.



Source : Benoit Derrier.

Source : www.grenoble.fr

○ **A Stockholm, le traitement des eaux usées alimente une partie du parc de bus de la ville.** L'usine qui produit le biogaz à partir de celles-ci est située à quelques centaines de mètres du centre. Les 950 bus du réseau fonctionnent grâce aux biocarburants. Ceux-ci conservent toutefois un point faible car ils émettent toujours des polluants nocifs. Prochaine étape : l'électrification des flottes de bus, avec des véhicules hybrides ou tout électriques : énergie produite ici grâce à l'eau abondante et aux éoliennes. Mais la Suède ne s'engage pas sur un timing car l'expérimentation sera importante.

Source : www.lemonde.fr/economie/article/2015/10/17/en-suede-le-transport-urbain-se-passe-du-diesel_4791612_3234.html#hSogCXYfU26WpLg1.99.

○ **Une rue bordée d'arbres en ville : c'est bon pour la santé,** selon un rapport publié dans la revue internationale Landscape and Urban planning. Une étude américano-canadienne aboutit à une conclusion similaire, à savoir que la densité d'arbres bordant les rues est corrélée à la santé physique et psychologique. Ces études ne peuvent toutefois établir un lien formel de cause à effet, mais seulement des hypothèses : impact de la qualité de l'air, réduction du stress, incitation à des activités physiques...

Source : Research note: Urban street tree density and antidepressant prescription rates - A cross-sectional study in London, UK.

○ **L'agglomération grenobloise en zone 30 : c'est pour le 1^{er} janvier 2016.** 42 communes sur les 49 de « Grenoble-Alpes-Métropole » se sont entendues sur le concept suivant : « 30 km/h sera la règle – 50 km/h l'exception ». L'objectif est bien d'aller vers un apaisement de la ville, à l'image de nombreuses propositions de réaménagement de l'espace public qui ont émergé dans le cadre du budget participatif. Ce dernier concerne un montant réservé aux investissements destinés à des projets d'intérêt général exprimés par les citoyens.

Source : www.grenoble.fr/actualite/75/103-vers-la-metropole-apaisee-ce-qui-va-changer-a-grenoble.htm.



... vue par les CeM des grandes villes wallonnes

Depuis plus de dix ans, la Région wallonne octroie un subside aux huit plus grandes villes de Wallonie pour l'engagement (partiel) d'un Conseiller en mobilité. Dans ce contexte, ces CeM se réunissent régulièrement pour échanger autour de bonnes pratiques et/ou, à tour de rôle, pour une visite guidée autour des problématiques mobilité de leur ville. Après Tournai et Verviers, ce fut le tour de Mons en octobre dernier. C'est dans ce cadre que Sébastien Gremeaux, CeM de la Ville de Mons, a organisé cette journée.

Pascal Lafosse, échevin en charge de la mobilité à Mons, a d'abord dressé un tableau des grands enjeux pour la Ville. Parmi ceux-ci, le stationnement constitue une problématique en remise en question et évolution avec, entre autres objectifs, de mieux équilibrer l'offre en regard de la fréquentation et d'améliorer la rotation. Par ailleurs, Mons vient d'inaugurer une expérience pilote de parking « Achat Minute », à l'instar de ce que développe Courtrai : pionnière en la matière.

Un capteur qui enregistre la présence d'un véhicule

Le concept, déjà opérationnel à Courtrai, permet aux visiteurs et aux fournisseurs de stationner gratuitement durant une demi-heure. C'est un système de capteurs sans fil placés dans le sol qui suit la durée de stationnement des automobilistes. Dès lors, il ne faut plus de tickets de parking. Chaque fois qu'un véhicule dépasse le temps autorisé, les contrôleurs en sont avertis et l'emplacement du véhicule concerné leur est communiqué. A Courtrai, 24 places de stationnement ont d'abord été équipées, puis 200 places.

A Mons, un commerçant pourra ajouter 15 minutes aux 30 minutes gratuites. En effet, lorsque l'automobiliste constatera que son délai de trente minutes va être épuisé, il pourra demander au commerçant chez qui il se trouve d'ajouter automatiquement quinze minutes de stationnement, pour autant que le client effectue

des achats chez le dit commerçant participant. Après deux mois de test (12 emplacements) et leur analyse, l'objectif est de créer 100 à 150 emplacements. Le test est effectué sans participation financière de la ville. Le budget pour la mise en œuvre du projet définitif sera de 60 000 euros annuels.

D'autres projets sont également sur le feu, avec la construction de la nouvelle gare de Mons qui reliera le centre commercial des Grands-Prés au centre-ville, l'acquisition de vélos classiques et de vélos électriques actuellement en location en deux points de la ville et le placement de range-vélos, des possibilités de mutualisation de parkings avec des parkings extérieurs au centre-ville (Ikéa par exemple) dans des contextes précis, une réflexion à propos des minibuses gratuits dans l'intramuros...

David Franzini de l'UCL Mons a ensuite exposé le cas du déménagement de la HELHa¹ à l'extérieur du centre-ville, ses conséquences en termes de mobilité, voire les risques pour l'avenir de l'institution, et la dynamique mise en place, avec le concours du SPW, du TEC, de la SNCB, du Gracq et de la Ville pour améliorer l'accessibilité du nouveau site et en particulier les alternatives à la voiture. Infrastructures cyclables, optimisation des lignes et des horaires TEC, sensibilisation et animation... cette intervention a rappelé la nécessité d'un dialogue constant et de collaborations entre tous les acteurs concernés.

Claude Robin, CeM au TEC-Hainaut, a présenté la situation du réseau des TEC pour la Ville de Mons et les grands enjeux pour l'avenir, partant d'une situation idéale portant sur le boulevard de ceinture et les liaisons structurantes avec le centre-ville. Bandes bus, sites spéciaux franchissables, réalisés ou à réaliser, audits PMR de lignes...

L'après-midi, guidés par Sébastien Gremeaux, les CeM et la cellule de coordination du réseau ont enfourché un vélo, électrique pour la plupart, et découvert ainsi les aménagements récents de la Ville : les nouveaux espaces publics, les infrastructures cyclables (et la fameuse « bande de confort » sur les rues pavées), les bandes bus, ainsi que quelques signes forts de Mons 2015. A découvrir sans tarder...

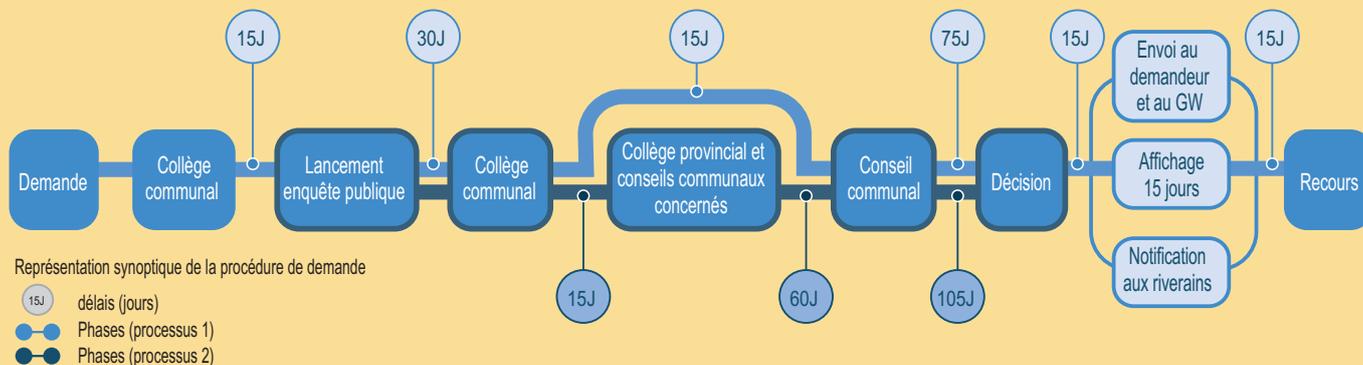
¹ Haute Ecole Louvain en Hainaut.



Source : ICEDD.



Source : SPW - Direction de la Planification de la Mobilité.



Question de CeM

Création, suppression et modification d'une voirie communale : bien comprendre les procédures !

L'entrée en vigueur du décret du 6 février 2014 relatif aux voiries communales a introduit une nouvelle procédure de création, de modification et de suppression de voirie.

Voirie communale : la nouvelle terminologie

Tout d'abord, rappelons que ce décret ne différencie plus les catégories de voiries communales qui existaient préalablement. Ainsi, les voiries faisant l'objet des vocables « voirie vicinale » ; « chemin vicinal » ; « voirie communale innommée » ; « sentier » sont regroupées sous le terme générique de « voirie communale ». Il existe deux types de voiries communales selon que l'assiette du sol est privée ou non. Nous y retrouvons donc les voiries publiques sur une assiette privée ainsi que les voiries publiques sur un fonds communal.

Création d'une voirie : deux cas de figures

- Si l'assiette du sol est communale, dès lors, la création suivra la procédure du décret et la parcelle du sol visée deviendra une partie du domaine public par cette nouvelle affectation.
- Si l'assiette du sol appartient à un propriétaire privé, la commune devra, en plus des démarches prévues au décret pour créer la voirie, organiser un transfert de l'assiette du sol ou recevoir un accord du propriétaire sur le fait de laisser se créer la voirie sur son bien (cas des lotissements nouvellement créés). La commune pourra envisager en l'absence de ce dernier accord de racheter le terrain concerné à l'amiable. En cas de refus la commune pourra choisir de procéder à une expropriation. A défaut, la voirie n'existera pas, faute d'assiette sur laquelle exister.

Quelle procédure pour la création, la suppression ou la modification d'une voirie communale ?¹:

1. Le collège communal reçoit la demande de création de voirie introduite par tout intéressé ou par le conseil communal.
2. Une fois le dossier complet, le collège soumet cette demande, dans les 15 jours, à l'enquête publique.
3. A l'issue de l'enquête publique de trente jours et dans les 15 jours de sa clôture, le collège communal transmet le

dossier et les résultats de l'enquête au conseil communal qui dispose alors de 75 jours pour statuer sur la demande. A défaut de décision, un rappel peut être adressé. Sans suite, la demande est réputée refusée.

4. Le collège communal informe de la décision ou de l'absence de décision le demandeur et le Gouvernement wallon par envoi et le public par affichage durant 15 jours.
5. Un recours auprès du Gouvernement wallon est organisé.

Constitution du dossier

Le dossier de demande doit comprendre un schéma général du réseau des voiries dans lequel s'inscrit la demande de même qu'une justification de la demande eu égard aux compétences dévolues à la commune en matière de propreté, de salubrité, de sûreté, de tranquillité, de convivialité et de commodité du passage dans les espaces publics, et enfin un plan de délimitation.²

Les règles de l'enquête publique

L'enquête publique qui doit être réalisée est régie par le décret du 6 février 2014³. Elle a cette particularité de devoir être annoncée de différentes façons. En effet, le décret prévoit qu'elle fait l'objet d'un affichage classique mais également d'un avis inséré dans les pages locales d'un quotidien et d'un bulletin communal si ce dernier existe. Elle est annoncée par écrit également aux propriétaires riverains dans un rayon de 50 mètres.

Le conseil communal peut s'écarter de la demande initiale afin de répondre aux réclamations issues de l'enquête publique. Il n'est pas nécessaire d'organiser une nouvelle enquête lorsque les modifications n'ont qu'une portée limitée et ne modifient pas l'essence du projet⁴.

Enfin, une procédure spécifique de demande d'avis est prévue pour les voiries qui se prolongent sur le territoire de plusieurs communes⁵.

Ambre VASSART, UVCW
 ambre.vassart@uvcw.be

¹ Articles 7 à 20 du décret.

² Article 11.

³ Article 24.

⁴ Conseil d'Etat, 24.11.2011, n°216.468.

⁵ Article 14.



> Lu pour vous ...

En cette période de Noël, voici un choix d'ouvrages qui permettront de sensibiliser les plus jeunes lecteurs (dès 3 ans) aux avantages de la marche et du train, aux dangers de la route, à la pollution engendrée par les transports...

Cette sélection, bien sûr disponible au CDDM, est utilisée par nos collègues de la Cellule Éducation à la Mobilité et à la Sécurité routière dans le cadre de leurs projets.

Coralie Saudo, Nicolas Gouny, **Le pingouin marche... moi aussi !**, Éditions Scarabée jeunesse, 2010, (Collection Les bonnes natures).

Richard Scarry, **Le grand livre des transports**, Albin Michel Jeunesse, 2010.

Jean-François Dumont, **Le naufragé du rond-point**, Flammarion, 2008.

Jean-Michel Billioud, **Comprendre comment ça marche : le monde où je vis**, Nathan (DOKEO), 2012.

Catherine Leblanc, **Plus vite ! Mes véhicules**, Éditions L'Élan Vert, (Roudoudou), 2013.

Kevin Lucbert et Dominique de Margerie, **Les dangers de la route**, Nane Éditions (Collection du Citoyen), 2014.

Cécile Jugla, **Les trains**, Nathan (Questions-Réponses) 2015.

Alain Serres, **Quand nous aurons mangé la planète**, Editions du Monde, 2009.

Ces titres ne sont qu'une partie de notre collection pour les enfants et les jeunes. N'hésitez pas à nous contacter pour des prêts ou des commandes particulières ! Nous ferons le maximum pour vous satisfaire.

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>

> Agenda

Du réseau

- Septembre 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

> Humour



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 : Source : SPW - Direction de la Planification de la Mobilité.



**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)

