

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

- > Investir pour le piéton : un plaidoyer
- > Bande bus dynamique : une première wallonne
- > Les CeM découvrent « l'Achat-Minute » (Shop&Go) à Mons
- > La Chine championne du vélo en libre-service
- > Trois cyclo-bus électriques pour aller à l'école
- > Redevance kilométrique des poids lourds : première évaluation
- > Le plan de transport de la SNCB visite les provinces
- > Rue réservée au jeu : ce qu'il faut savoir

> sommaire

Investir pour le piéton : un plaidoyer !

N'oublions jamais les marcheurs ! Trajet pour atteindre l'arrêt de bus, balade le midi pour acheter un sandwich, promenade du soir avec le chien, shopping du week-end... la marche se décline selon une infinité de formes et garde de très beaux jours devant elle.

Si cette pratique semble a priori davantage réservée aux « urbains » et en particulier aux grandes villes, la qualité des infrastructures qu'on lui dédie, ainsi que la qualité du cadre de vie, en conditionnent largement l'attrait. Or plus il y a de piétons, plus ceux-ci se transforment en chalands, animent l'espace public, contribuent au dynamisme commercial, favorisent la mixité générationnelle, la sécurité ...

Marcher en ville permet aisément à certains de faire des courses, de se rendre à l'école, d'aller travailler, en raison d'une densité élevée de commerces, de services, de pôles d'emplois et de transport en commun. Mais marcher dans son village permet de rencontrer certains de ces objectifs, moins ambitieux bien sûr, mais porteurs de dynamique, même en milieu rural.

Des villes, grandes, moyennes, voire des bourgs, ont décidé de consacrer des moyens importants en faveur des piétons : schémas, plans, chartes, plannings d'investissements, observatoires, etc. Ils scrutent l'évolution de la part modale. Ils en font un objectif politique avec des indicateurs chiffrés à cinq ans, dix ans... pour une amélioration de la santé publique, de la qualité de vie, de la mixité sociale et bien entendu de la mobilité.

Espaces végétalisés, trottoirs élargis, trottoirs traversants, boulevards redevenus urbains, quartiers apaisés, nouvelles passerelles piétonnes... Les outils sont là, certains sont simples et efficaces, il n'y a plus qu'à en faire un objectif à part entière et à exploiter au mieux les options possibles !

Avec « Aménager les espaces publics des centres bourgs », le Cerema vient d'en rappeler les enjeux et



les manières qualitatives d'y répondre dans des contextes plus ruraux. Investir dans des cheminements piétons, en les pensant dans une optique de « marche plaisir » pour reprendre l'expression chère à Sonia Lavadinho, est plus que jamais d'actualité !

Marcher plus et rouler moins...

A l'heure du numérique, de l'e-commerce, et de probables, voire certains, changements de paradigmes vers une mobilité de plus en plus partagée, la marche garde tout son intérêt. Alors, n'oublions pas de la placer en pôle position de nos préoccupations !

La rédaction



Source : ICEDD.

Bande bus dynamique : une première wallonne

Consacrer une bande de circulation aux bus, là où la circulation est dense, voire congestionnée, est un objectif particulièrement difficile à rencontrer lorsque l'espace public est contraint. Circulation motorisée, bus, cyclistes, piétons, stationnement... comment satisfaire tout le monde ? Des arbitrages délicats sont parfois nécessaires. Des solutions innovantes, de gestion dynamique des bandes de circulation, sont possibles.

L'amélioration de la vitesse commerciale des bus sur la chaussée de Waterloo à Namur, une des artères importantes de pénétration vers le centre-ville, constituait une nécessité. On estime en effet que les TEC transportent près de 50 % des usagers circulant sur ce tronçon. Il a finalement été décidé de réserver à la circulation des bus, pendant une durée limitée, c'est-à-dire entre 7h et 9h du matin, du lundi au vendredi, une voie destinée au stationnement en dehors de cette période. Ce tronçon est délimité par la rue Chalon et la place d'Hastedon, soit une longueur de 300 mètres. La circulation est réglée à partir de panneaux à message variable.

Mais alors, comment répondre aux besoins de stationnement des riverains, car la chaussée de Waterloo est surtout bordée d'immeubles de kots et d'appartements, et dispose de peu de garages privés.

31 places de stationnement sur les 65 places actuelles de cette zone (les aménagements ont conduit à une augmentation de la capacité totale puisqu'initialement, leur nombre était de 40) doivent désormais être libérées le matin, durant cette période de 2 heures.

Pour compenser ces nouvelles contraintes, la Mutualité Solidaris, située à proximité le long de l'axe, met son parking gratuitement à la disposition des riverains de ce tronçon, moyennant la signature d'une convention. Le stationnement y est autorisé de 17h à 7h45 en semaine et pendant tout le week-end. Par ailleurs, une zone bleue a été créée sur la chaussée de Waterloo. Elle ne concerne pas, bien sûr, les titulaires de la carte de riverain.

Réunions d'information, courriers destinés aux riverains, flyers déposés sur les capots des voitures garées dans cette zone, ont petit à petit préparé les personnes concernées à ces changements.

Premier bilan après deux semaines de mise en service. Quelques voitures sont parfois encore présentes sur le site après 7 heures, la police passe, la dépanneuse aussi... mais celle-ci cause parfois de gros embarras de circulation. Un renforcement de la signalisation est prévu, afin d'en améliorer la visibilité et la compréhension mais, dans l'ensemble, le système fonctionne relativement bien.



Source : SRWT.

Ce projet, plutôt innovant, est d'ailleurs suivi de près par la Ville de Nantes, car les cas d'application sont rares.

Gestion dynamique : d'autres initiatives

La signalisation à message variable, permettant de modifier l'utilisation des voies de circulation, est susceptible d'optimiser la distribution des flux de trafic en fonction des usagers et des heures de la journée. Les expériences semblent peu nombreuses encore, mais voici quelques initiatives.

Barcelone est bien connue pour ses voies multi-usages : circulation à l'heure de pointe, livraisons en dehors de celles-ci et stationnement résidentiel la nuit. Elles concernent plusieurs axes de l'agglomération.

A Melbourne, des voies sont réservées à la circulation des bus aux heures de pointe du matin et/ou du soir. En dehors de ces périodes, le stationnement est autorisé. Un contrôle régulier est assuré et les amendes sont très élevées.

Lyon vient d'expérimenter le principe du couloir dynamique affectant, temporairement, une voie de circulation générale aux bus, par allumage de LED au sol et de panneaux de rabattement indiquant aux automobilistes l'attitude à adopter lorsqu'un bus est en approche. L'expérience ne se révèle toutefois pas concluante, le site étant peut-être peu approprié à ce type de mesure.

Bordeaux expérimente un partage des voies sur 750 mètres en rive droite de la Garonne.

Autre cas d'un usage partagé d'une bande de circulation entre véhicules motorisés et livraison, sans signalisation à message variable. Bruxelles dispose d'une signalisation fixe rue de la Loi, qui autorise les livraisons sur une voie de circulation en dehors des heures de pointe, à savoir entre 7h30 et 9h et entre 13h et 19h.



Les CeM découvrent l'Achat-Minute (Shop&Go) à Mons

La Ville de Mons a décidé de mettre en place un nouveau concept de stationnement, plus généralement appelé « Shop&Go ». L'enjeu est de contribuer à l'attractivité commerciale de son centre-ville en augmentant le taux de rotation sur un certain nombre d'emplacements affectés à du stationnement de courte durée, avec un système de capteur qui détecte les véhicules et leur durée de présence.

Cette initiative a fait l'objet d'une visite technique dans le cadre des activités du réseau des Conseillers en mobilité (CeM). Pascal Lafosse, échevin de la mobilité de Mons, a accueilli le groupe. Ensuite, Sébastien Gremeaux, CeM de la Ville, a détaillé les multiples facettes de ce projet et conduit les CeM sur place, pour observer les comportements des usagers.

Le principe

Chaque emplacement concerné est équipé d'un capteur au sol qui détecte la présence du véhicule. Le stationnement est limité à 30 minutes et est gratuit. L'usager ne doit pas accomplir de démarches à l'horodateur ni apposer de disque de stationnement. Cette fonctionnalité est assurée par le capteur, relié par wifi (système LoRA) à un ordinateur central qui évalue le temps d'occupation et signale au contrôleur lorsqu'un véhicule est en infraction. La taxe pour dépassement du temps autorisé est fixée à 25 €.

D'une phase de test

Le système a d'abord été testé avec 12 capteurs fonctionnels en novembre et décembre 2015, de manière à évaluer les avantages et les inconvénients du dispositif, à en mesurer le potentiel et à sonder l'opinion des usagers et des commerçants. Une extension de 15 minutes, offerte par les commerçants lors des achats, était possible. Le test a montré un excellent taux de rotation : de 9,3 jusqu'à 14,4 rotations pour les emplacements les plus utilisés, et une faible utilisation de cette possibilité de quart d'heure supplémentaire.

... à une mise en place définitive

Au terme de cette phase, la décision a été prise de lancer un marché de leasing pour le placement de capteurs et leur gestion à distance. 110 emplacements à affecter à ce stationnement de courte durée ont été identifiés. Ils sont répartis par groupes de 2 à 5 places dans les rues commerçantes qui proposent du commerce de proximité, excepté Grand-Rue où 12 emplacements sont concernés.

Ils sont identifiables grâce au placement d'une signalisation spécifique, accompagnée d'une petite plaque au sol, placée au droit de l'ouverture de la portière du conducteur. La visibilité de ces emplacements particu-



Source : ICEDD.

liers va encore être renforcée avec le marquage d'une ligne verte supplémentaire.

Une couverture médiatique importante a été déployée, expliquant le concept. La localisation et la disponibilité des emplacements est consultable en ligne et via une application qui propose aussi un itinéraire et permet de s'enregistrer et d'activer une alarme rappelant la fin de la demi-heure.

Shop&Go ou Achat-Minute ?

Le nom de domaine Shop&Go étant déjà la propriété de Delhaize, Mons a dû trouver une autre appellation et a choisi le nom Achat-Minute.

En chiffres...

Sur les premiers mois de cette année, les statistiques montrent une croissance importante du taux de rotation, actuellement de 17 véhicules/jour en moyenne. Ce taux varie fortement en fonction de chaque voirie et peut atteindre 25 véhicules/jour.

Contact : Sébastien GREMEAUX, CeM de la Ville de Mons
sebastien.gremeaux@ville.mons.be

Pour en savoir plus :

www.mons.be/vivre-a-mons/cadre-de-vie/mobilite/stationnement/achat-minute
mons.achatminute.be/

Courtrai développe ce concept à grande échelle

De 24 emplacements dans sa phase test en 2013, la ville est ensuite passée à 230, et plus récemment à 500. Le système est en liaison avec le modèle de gestion de trafic proposé par la société FLOW afin d'optimiser la circulation en ville.

À La Louvière : depuis le mois de mai

48 places de stationnement viennent d'être équipées de capteurs. Elles permettent de stationner gratuitement pendant une demi-heure, en centre-ville, du lundi au samedi entre 9h et 18h, en prenant toutefois encore un ticket horodateur SHOP&GO, celui-ci étant imposé par la société chargée de la gestion du stationnement.

La Chine championne du vélo en libre-service

Louer un vélo via une application mobile, puis le laisser n'importe où, le tout pour moins de 20 cents de l'heure. Ce type de vélopartage explose en Chine et les promoteurs du système tentent désormais de l'exporter.

Via une application mobile, l'utilisateur débloque en quelques secondes le cadenas d'un vélo en partage posé dans la rue. L'utilisateur peut alors l'emprunter à raison d'un yuan/heure (0,17 €). La course terminée, il verrouille le vélo qu'il abandonne où il le souhaite, dans la rue ou sur un parking, et le montant est alors débité directement de son compte mobile. Il parcourt ainsi à peu de frais la distance entre son domicile et la station de métro ou l'arrêt de bus.

Ce concept rend au vélo, a priori symbole de pauvreté dans le pays, une nouvelle image, branchée cette fois. L'entreprise Mobike, créée à Shanghai il y a un an, a placé plusieurs centaines de milliers de vélos orange dans 13 villes chinoises. L'entreprise Ofo, créée en 2004, est son grand rival pékinois avec ses vélos jaunes. Mobike et Ofo ont levé aisément des centaines de millions d'euros de fonds.

Les utilisateurs d'Ofo et de Mobike sont désormais omniprésents dans les rues de Pékin et de Shanghai, causant parfois des soucis de gestion des vélos dans l'espace public : très-trop nombreux, gênant le passage... Ofo est présent à Singapour depuis peu et s'intéresse aux Etats-Unis et à l'Europe. Il est question de Londres en 2017 avec 20 000 vélos et pas de stations. Un test est en cours à Cambridge... A suivre donc !

Pour en savoir plus :

<https://www.youtube.com/watch?v=H50ytGRynZ4>



Trois cyclo-bus électriques pour aller à l'école

A Louviers (France : Eure), une trentaine d'enfants du primaire vont à l'école ou en reviennent en pédalant dans un « S'Cool Bus ». Ce quadricycle, qui circule à environ 15 km/h, possède des vitesses, une marche-arrière et une assistance électrique. Il propose 11 places, chauffeur compris, et offre 30 kilomètres d'autonomie.

À bord, neuf enfants, équipés d'un casque de cycliste et d'un gilet fluo, font avancer le véhicule, sous l'œil attentif d'un accompagnateur bénévole. Il s'agit d'une première en France, mais ce type d'engin circule déjà aux Pays-Bas depuis plusieurs années. Ici, il a été adapté à un usage par les enfants.

Un premier contrat de deux ans a été passé par la Communauté d'agglomérations Seine-Eure avec l'association « S'Cool Bus » pour la ville de Louviers. L'association, devenue entreprise, rassemble aujourd'hui une vingtaine de membres, dont trois sont désormais rémunérés.

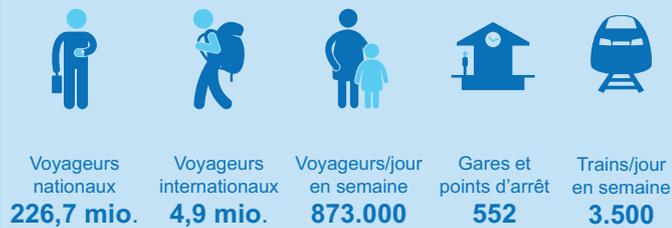
De son côté, le directeur de l'école de Louviers soutient le projet. Pour lui, c'est un moyen pédagogique de sensibiliser les plus jeunes quant à l'impact des modes de transport classiques sur l'environnement. Les trois accompagnateurs suivent une formation en interne sur la maniabilité du bus, sa maintenance et la gestion des trajets. Pour conduire, il faut aussi avoir son permis depuis deux ans et être titulaire du brevet d'aptitude à la fonction d'animateur.



Source : metro.



La SNCB, un acteur clé dans la mobilité en Belgique



Chiffres 2015

SNCB Plan de transport 12/2017-2020 & Projets gares et ateliers / 4



Sélection des projets : examen des critères de sélection

Sous réserve d'approbation par le Conseil des ministres et de l'approbation du plan d'investissement d'Infrabel



SNCB Plan de transport 12/2017-2020 & Projets gares et ateliers / 16



> Transport de marchandises

Redevance kilométrique des poids lourds : première évaluation

En Wallonie, le réseau concerné par la redevance kilométrique est initialement constitué de 2 250 kilomètres d'autoroutes, de voies rapides et de routes régionales. Le système est opérationnel depuis le 1^{er} avril 2016. Des suspicions de trafic de fuite ont été rapportées dans un premier temps par plusieurs communes, sur une vingtaine de zones, nécessitant une évaluation objective de la situation.

Les cartes SIM présentes dans les tachygraphes électroniques des véhicules apportent de nombreuses données. Les OBU (On Board Unit) rendus obligatoires dans tous les poids lourds en fournissent d'autres. Il apparaît que l'introduction de la redevance kilométrique a peu influencé les itinéraires des poids lourds. Deux exceptions ont toutefois été relevées en Brabant wallon, à savoir la N243 entre la N25 et la N29, et la N29 entre l'E411 (Perwez et Chaumont-Gistoux) et la Flandre au nord de Jodoigne, et vont conduire à une augmentation de 33 kilomètres du réseau concerné. Cette adaptation sera effective dès juillet prochain, compte tenu des adaptations techniques et administratives nécessaires.

L'évaluation sera poursuivie en continu, afin d'adapter encore, si nécessaire, le réseau sur base d'éventuelles évolutions de fréquentation du réseau routier, certaines zones apparaissant fort sensibles.

A noter encore que la redevance kilométrique subira une hausse de près de 2 % en Flandre et à Bruxelles dès juillet également en raison de l'indexation. La Wallonie ne modifie pas ses tarifs.

En un an, la redevance a rapporté 648 millions d'euros dont 408 millions à la Flandre et 229 millions à la Wallonie, soit 100 millions de moins qu'estimé.

> Transport en commun

Le plan de transport de la SNCB en visite dans les provinces

L'élaboration d'un plan de transport implique de nombreuses phases. Ultime étape dans le cadre de ce processus, des rencontres par provinces, réunissant les élus provinciaux et communaux autour de ce projet, ont eu pour objectif de présenter les lignes directrices et les modifications prévues sur leur territoire, en termes de dessertes, d'infrastructures et de services.

Pour être attractive auprès de voyageurs potentiels et améliorer la satisfaction de ses clients actuels, la SNCB s'appuie sur deux piliers : renforcer et optimiser l'offre de trains et réduire le temps de parcours.

Concrètement, elle a annoncé qu'au cours de la période qui va de décembre 2017 à fin 2020, son nouveau plan de transport élargira l'offre ferroviaire de 5,1 %, dont 4 % déjà à la fin de cette année. 20 % des arrêts seront dotés de nouvelles connexions ou d'une fréquence plus élevée en semaine. 114 arrêts seront mieux desservis durant les heures de pointe et/ou le matin ou tard le soir. Durant le week-end, plus de 120 arrêts bénéficieront d'une meilleure desserte. Le samedi, c'est l'offre à destination des villes qui sera améliorée. Et le dimanche, des trains supplémentaires seront mis en service pour les étudiants.

L'offre de correspondances prévues par heure sera augmentée de près de 20 %. 10 000 places assises supplémentaires devraient être mises à disposition d'ici 2020.

Le temps de parcours sera réduit de 3 % en moyenne pour les cent couples origine-destination les plus importants. La SNCB vise également à favoriser l'intermodalité en harmonisant les connexions avec les autres sociétés de transport en commun.

Pour en savoir plus :

www.belgianrail.be/fr/corporate/Stakeholders/Plan_de_transport_2017.aspx



Rue réservée au jeu : ce qu'il faut savoir

La réglementation routière propose un ensemble d'outils spécifiques de gestion de l'espace public, traduits par une signalisation. La rue réservée au jeu en fait partie. Ce concept date déjà de 1998.

Une définition dans le code de la route

L'article 2.36 précise que « Le terme « rue réservée au jeu » désigne une voie publique qui est temporairement et à certaines heures pourvue à ses accès de barrières sur lesquelles est apposé le signal C3 complété par un panneau additionnel portant la mention « rue réservée au jeu ». »

Qu'implique ce statut ?

L'article 22 septies du code indique que :

- « Dans les rues réservées au jeu, toute la largeur de la voie publique est réservée pour les jeux, principalement des enfants ;
- Les personnes qui jouent sont considérées comme des piétons : toutefois, les dispositions de l'article 42 ne sont pas d'application ;
- Seuls les conducteurs des véhicules à moteur, habitant dans la rue ou dont le garage se trouve dans ladite rue, de même que les véhicules prioritaires visés à l'article 37, lorsque la nature de leur mission le justifie ainsi que les véhicules en possession d'une autorisation délivrée par le gestionnaire de voirie et cyclistes, ont accès aux rues réservées au jeu ;
- Les conducteurs qui circulent dans les rues réservées au jeu doivent le faire à l'allure du pas : ils doivent céder le passage aux piétons qui jouent, leur céder la priorité et au besoin s'arrêter ;
- Les cyclistes doivent descendre de leur bicyclette si nécessaire ;
- Les conducteurs ne peuvent pas mettre en danger les piétons qui jouent ni les gêner. Ils doivent en outre redoubler de prudence en présence d'enfants. ».

Et l'article 9.2 du règlement du gestionnaire de voirie prévoit que :

- « La voie publique que l'on veut aménager en rue réservée au jeu doit se trouver à un endroit où la vitesse est limitée à 50 km à l'heure ;
- Elle doit se trouver dans une rue ou un quartier à vocation prédominante d'habitation, sans circulation de transit et ne peut être empruntée par un service régulier de transport en commun ;
- Pendant les heures où la voie publique est signalée comme rue réservée au jeu, une infrastructure de jeux peut y être installée à condition de ne pas empêcher le passage des conducteurs autorisés à y circuler et des véhicules prioritaires ;

- La voie publique que l'on veut aménager en rue réservée au jeu doit être fermée temporairement chaque fois pendant les mêmes heures ;
- Des barrières doivent être placées en suffisance afin de délimiter clairement la rue réservée au jeu ;
- Sur les barrières, un signal C3 et le panneau additionnel « rue réservée au jeu » sont fixés fermement ;
- Les heures pendant lesquelles la rue est instaurée comme rue réservée au jeu sont indiquées sur le panneau additionnel ;
- Les barrières sont placées sous le contrôle et la responsabilité du gestionnaire de voirie. »

Avantages et ... inconvénients

La possibilité d'offrir une surface de jeu sécurisée aux enfants du quartier constitue une belle opportunité.

Néanmoins, il faut épingler quelques contraintes. Ainsi, la circulation des visiteurs, des livreurs... n'est pas autorisée vers les commerces éventuels, les cabinets médicaux... En outre, la gestion des barrières est délicate. En effet, chaque fois que l'un des véhicules autorisés à pénétrer dans la zone entre ou sort de celle-ci, il faut penser à les remettre en place.

En conclusion

Il est souhaitable que la décision de créer une rue réservée au jeu soit le résultat d'une demande des riverains. Elle peut être parrainée par plusieurs personnes, chargées du placement et de l'enlèvement des barrières, et relais auprès de l'administration communale pour toutes questions. Elles peuvent également réaliser des enquêtes auprès des riverains, préalablement à la demande de création de la rue réservée au jeu. L'avis de la police est sollicité. La décision est prise après examen de l'impact du report de trafic sur les voiries voisines.

Cette possibilité reste peu connue, en particulier en Région wallonne. Il importe que la commune informe les habitants via ses divers médias et les invite, le cas échéant, à faire une proposition.



Source : basisschoolbeveren.be.



> Lu pour vous ...

Cerema



Du calme en ville : aménager en faveur du bien-être, Cerema (L'essentiel), février 2017.

La ville est souvent représentée comme un environnement bruyant, avec ses artères de circulation, ses chantiers... Face aux enjeux de densification urbaine, de plus en plus de collectivités s'attachent à développer des espaces de calme plus accueillants et propices au bien-être

des citoyens. Cet ouvrage s'appuie sur des retours d'expériences issues des collectivités pionnières dans leur prise en compte de l'enjeu que représente la promotion du calme en milieu urbain (Bordeaux, Lille, Lyon Métropole, Rennes, Bilbao, Rotterdam...). Il concerne l'ensemble des parties prenantes souhaitant promouvoir les enjeux de qualité de vie et de bien-être au sein de l'aménagement urbain.



Ville et voiture, sous la direction d'Arielle Masbounqi, Parenthèses, 2015.

La ville du vingtième siècle, dessinée par la voiture et les infrastructures, a été marquée par l'urbanisme fonctionnel. La prise de conscience environnementale et l'évolution des modes de vie remettent en question le modèle actuel de développement urbain en imaginant de nouveaux

outils d'action.

Ce livre, qui entérine la fin du « tout à la voiture », explore les pistes d'un nouvel équilibre urbain basé sur « la ville marchable », la mobilité multiple, l'hybridation des modes de transport et le recours aux outils numériques. Cet ouvrage dégage des marges de recomposition urbaine, allant jusqu'à faire évoluer le modèle dominant de la ville étalée en faveur d'une mobilité assumée et non subie, dans une vision renouvelée du développement durable.

Infos: Brigitte Ernon

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

> Agenda

- Du 4 au 6 octobre 2017. Congrès belge de la route, à Bruxelles.

Infos: www.cbr-bwc.be

- 22 novembre 2017. Démarrage d'un nouveau cycle de formation de base de Conseiller en mobilité

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

> Billet d'humour



QUIZ

Dans le budget des ménages, la mobilité représente en moyenne :

- a. 5 %
- b. 9 %
- c. 14 %

(la bonne réponse se trouve en bas de la page)

Contact :

Réseau des Conseillers en mobilité (CeM)

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