SPW | Éditions

le CeMaphore

Mobilité

bulletin d'information sur la mobilité

Editorial : **Le diesel**… ennemi public n°1 ?

Transport en commun : **la réforme structurelle du groupe TEC** en bref

Code de la route : dernières nouveautés

Réseaux à points-nœuds : un état des lieux wallon

L'angle des CeM
L'actualité du réseau : sécurité routière, vitesse, mobilité

Chemins et sentiers. **Un label wallon « commune pédestre »**

Le « bureau-bus » : concept novateur de mobilité durable ?

Semaine de la mobilité 2018
Préparez votre programme !

Question de CeM. Quelles **règles de stationnement pour un motor-home ?**

D'ici et d'ailleurs

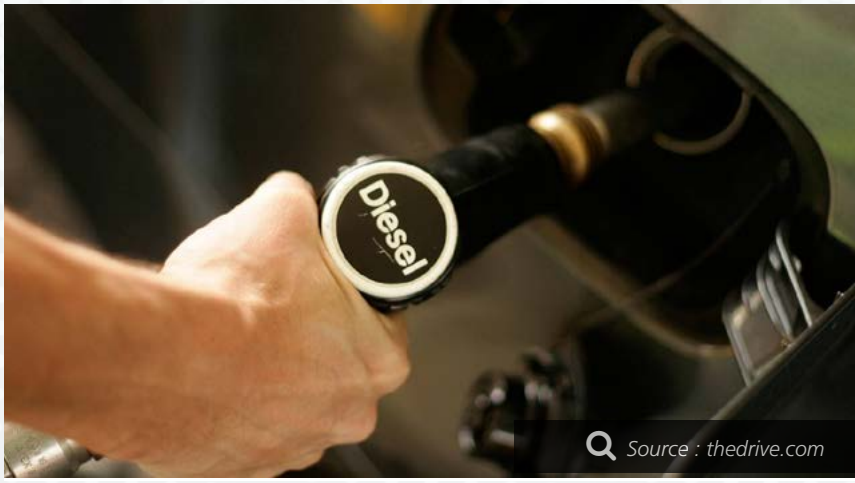
Lu pour vous

Wallonie mobilité SPW

ÉDITO

Le diesel… ennemi public n°1 ?

La question de l'interdiction progressive du diesel en ville fait régulièrement les choux gras de la presse. Il est vrai que ce n'est pas anodin ! Car si ce carburant a régné en maître sur nos routes pendant de nombreuses années, **sa disparition progressive semble de plus en plus s'ancrer dans les politiques, ainsi que, progressivement, chez les constructeurs**. Aujourd'hui, en Belgique par exemple, les ventes de véhicules diesel sont passées derrière celles des véhicules à essence. Et la taxation actuelle du diesel diminue son intérêt économique pour le consommateur. Mais, derrière ce mouvement, voire ce changement de paradigme, de nombreuses interrogations subsistent.



Source : thedrive.com

Pour résoudre quels problèmes ?

Si le diesel émet un peu moins de CO2 que l'essence, c'est en particulier en termes d'émissions de NOx et de particules fines qu'il pose un véritable problème de santé publique. On le rend responsable de nombreux décès chaque année. Toutefois, l'essence n'est pas propre non plus, mais les certitudes en la matière semblent moins grandes. Globalement, les moteurs thermiques à l'essence ou au diesel sont néfastes en termes de qualité de l'air (impact local) et de réchauffement climatique (impact global).

Au profit de quelles solutions de remplacement ?

Véhicules hybrides en mode électrique en ville, véhicules électriques à batterie, véhicules à l'hydrogène n'ont pas de conséquences négatives sur la qualité de l'air en ville. La question de leur cycle de vie, du recyclage des batteries, voire de la production d'électricité… est cependant loin d'être neutre.

Avec quelles conséquences en termes de mobilité et de qualité de vie ?

En termes de bruit, l'intérêt du véhicule électrique est certain. Mais plus importante encore **la question du diesel ne doit pas faire oublier celle de la place de la voiture en ville**. Une politique de mobilité efficace en termes de partage de l'espace public, de stationnement, de plan de circulation garde tout son sens. Voiture partagée ou poursuite du règne de la voiture particulière ? Que nous réserve l'avenir ? Difficile, voire impossible de jouer au devin sur ce point.

Et quid des véhicules lourds ?

La disparition du diesel n'est pas encore pour demain, mais **la circulation des poids lourds dans les villes va petit à petit poser des problèmes et est franchement interpellante pour ce secteur**. Les livraisons vont sans doute s'organiser différemment à terme, avec des véhicules propres pour effectuer les « last miles ».

Des retournements de situation potentiels ?

Rien n'est impossible ? Mais cette fois la machine semble en marche pour une mobilité qui se tourne vers l'électrique. Mobilité individuelle ? Mobilité partagée ? À quel horizon ? Là aussi… il semble que la question reste entière !

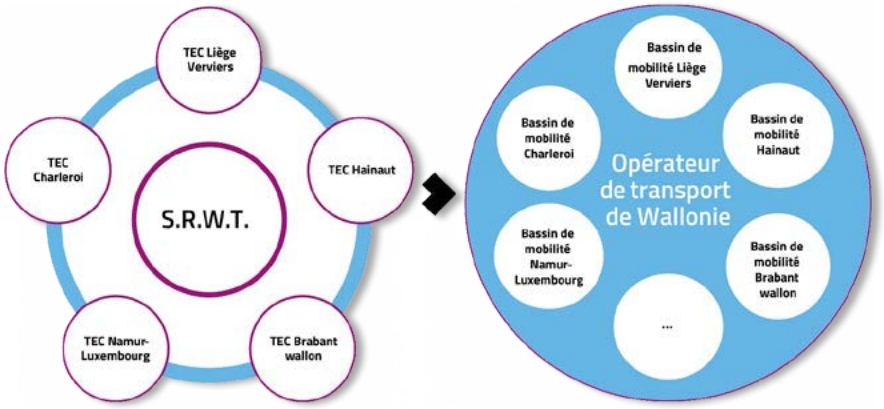
La rédaction

TRANSPORT EN COMMUN

La **réforme structurelle du Groupe TEC** en bref

TEC, gare de Namur. Source : expansion.be

Le Groupe TEC va connaître une transformation structurelle profonde. Dorénavant, il **consistera en une société intégrée et unique qui couvrira toute la Wallonie.** Ce nouveau mode de gouvernance vise à inscrire le Groupe TEC dans un nouveau mode de gestion, avec une plus grande efficience organisationnelle et fonctionnelle, une meilleure offre de services aux usagers ainsi qu'une plus grande transparence. Il s'agit de mettre en commun tout ce qui peut l'être, tout en conservant un ancrage local via la création des bassins de mobilité.



Réforme du TEC, schéma de principe. Source : lavenir.net

Dans sa Déclaration de Politique régionale, **le Gouvernement wallon a indiqué que la SRWT veillerait à présenter une meilleure offre de services** et ainsi à augmenter le nombre de ses usagers.

La réorganisation du Groupe vers **une structure juridique unique** a été confirmée. Cette réforme constitue une modification du décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne.

En conséquence, **les processus décisionnels sont revus**, la vision unique et l'uniformisation de la politique du TEC sont visés, la gestion budgétaire sera axée sur les besoins effectifs et mutualisés du Groupe et des économies d'échelle résulteront de cette nouvelle gouvernance. Cependant, **les lignes de transport et les services actuellement proposés aux clients ne subiront pas de changements** et l'évolution de la structure du Groupe TEC se fera à volume d'emploi constant.

Avec cette réforme, **le Groupe TEC devient l'Opérateur de Transport de Wallonie – OTW - qui reprend les droits des cinq sociétés d'exploitation et de l'ancienne SRWT**. Mais les TEC restent bien la marque commerciale du Groupe.

Le futur conseil d'administration de l'OTW reprendra, à partir du 1er janvier 2019, l'ensemble des compétences des différents conseils d'administration des sociétés composant l'ancien Groupe TEC (sociétés d'exploitation + SRWT). Quant au nombre d'administrateurs représentant la Wallonie, il sera réduit de 85 à 15.

La notion de « bassin de mobilité » est introduite afin de bien prendre en compte les particularités locales des transports en commun wallons. Les cinq bassins de mobilité sont calqués sur ceux des sociétés d'exploitation. Un organe de consultation est créé pour chacun. Il sera chargé d'émettre des recommandations concernant l'offre de transports en commun compte tenu du contexte, des besoins et du budget. Les problématiques liées à l'intermodalité seront prioritairement étudiées.

La réforme du Groupe TEC a été adoptée par le Parlement de Wallonie.

Source : youtube

CODE DE LA ROUTE

Dernières nouveautés

Source : cdpqinfra.com

L'arrêté royal du 10 février dernier, publié au Moniteur belge le 5 mars, **apporte quelques modifications ou compléments au Règlement de la Circulation Routière** – notre code de la route – dont il est important de prendre connaissance. Elles **concernent en particulier la circulation des autocars.**

Trois nouvelles définitions (articles 2.65, 2.66 et 2.67) s'ajoutent aux définitions existantes.

« Autobus : tout véhicule à moteur conçu et construit pour transporter des passagers assis et debout comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises.

Autocar : tout véhicule à moteur conçu et construit pour transporter exclusivement des passagers assis comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises.

Source : lavenir.net

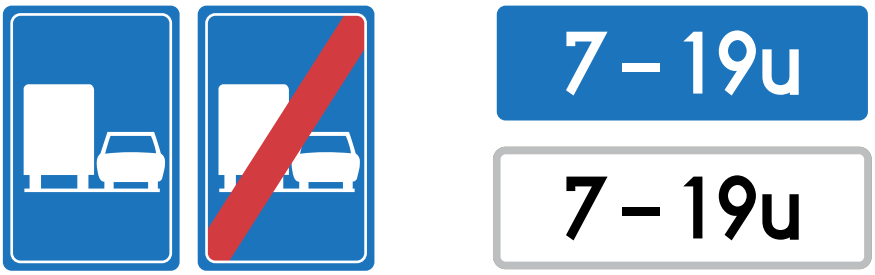
Véhicule agricole : tout véhicule agricole ou forestier à roues ou à chenilles, à moteur, ayant au moins deux essieux et une vitesse maximale par construction égale ou supérieure à 6 km/h, dont la fonction réside essentiellement dans sa puissance de traction et qui est spécialement conçu pour tirer, pousser, porter ou actionner certains équipements interchangeables destinés à des usages agricoles ou forestiers, ou tracter des remorques ou engins agricoles ou forestiers; il peut être aménagé pour transporter une charge dans un contexte agricole ou forestier et/ou peut être équipé d'un ou de plusieurs sièges passagers. ».

Dorénavant, une vitesse maximale autorisée de 100 km/h sur autoroutes est autorisée pour les autocars dont toutes les places assises sont équipées d'une ceinture de sécurité et disposant d'un limiteur de vitesse réglé sur une vitesse maximale de 100 km/h (article 11.2 ;1°;a). À noter que, depuis 2003, tous les autocars sont systématiquement équipés de ceintures de sécurité.

Leur durée de vie étant de quinze années en moyenne, le nombre de véhicules concernés avoisinerait les 95 %. **La plaque de vitesse doit obligatoirement être apposée sur les autocars qui sont autorisés à rouler à 100 km/h sur les autoroutes** (article 59.3).

L'interdiction de dépasser pour les autocars en cas de précipitations sur les autoroutes, routes pour automobiles et routes à quatre bandes de circulation minimum avec ou sans terre-plein central **est supprimée** (article 17.2.6°). **Il en est de même de l'interdiction de dépasser pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes, affectés au transport de choses**, sur les routes à 2x2 bandes, hors agglomération (article 17.2.7° abrogé). En conséquence, les signaux F107 et F109 sont supprimés (article 17.2.bis abrogé).

Source : Arrêté royal du 10 février 2018 modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique (Moniteur belge du 5 mars 2018).



Signaux F107 et F109 et panneaux additionnels indiquant une période de validité.
Source : code-de-la-route.be

VÉLO

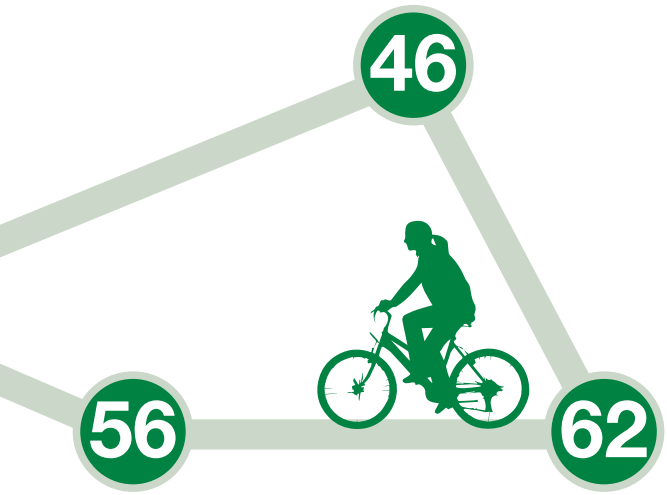
Réseaux à points-nœuds : un état des lieux wallon

Signalisation "points-noeuds". Source : Coralie CARDON, visitwapi.be

Le concept : un réseau à points-noeuds est constitué d'un maillage de voiries destiné d'abord au cycliste. Sur le terrain, chaque intersection ou carrefour est équipé d'une balise qui comporte le numéro de l'intersection et un fléchage vers les intersections numérotées suivantes. C'est l'usager qui définit lui-même son parcours en fonction de l'itinéraire qu'il souhaite parcourir, en boucle ou en ligne, en notant la succession des numéros qu'il doit suivre.

Il s'agit donc d'un réseau « à la carte », contrairement à des itinéraires cyclables prédéfinis, tels que les itinéraires cyclables de longue distance ou les boucles à thèmes.

Ce système a été inventé à Genk, où il a été baptisé « knooppunten », il y a une quinzaine d'années. Les Pays-Bas, la Flandre, plusieurs Länder allemands, les Cantons de l'Est en Wallonie se sont dotés, depuis de nombreuses années déjà, de réseaux cyclables à points-nœuds. En Wallonie, des communes se sont regroupées et aujourd'hui des provinces embrayent sur ce projet afin de couvrir leur territoire de points-nœuds.



Il s'agit d'abord d'un réseau conçu pour les loisirs et le tourisme, mais il peut comporter des liaisons qui relient des pôles d'intérêt utilitaire et rencontre certains besoins de déplacements quotidiens. En particulier le réseau du Brabant wallon vise aussi des déplacements fonctionnels. Pour ces cyclistes, le balisage n'apporte plus de réelle utilité dès le moment où l'itinéraire est connu.

Conception du réseau

L'objectif est d'offrir à l'usager la possibilité de définir lui-même la boucle qu'il veut parcourir en une demi-journée ou une journée, par exemple. Une boucle de 15 kilomètres est considérée comme un minimum, sachant qu'en moyenne un cycliste de loisir va parcourir de 30 à 60 kilomètres par jour. Sur cette base, on estime qu'il est nécessaire de disposer d'un réseau balisé de minimum 300 kilomètres pour offrir une possibilité de circuit d'une semaine.

La conception du réseau prendra en considération la hiérarchie de la voirie, sa sécurité, le confort du revêtement, la déclivité et bien entendu son intérêt. Quelques éléments contraignants : les barrières physiques telles que des voiries à 2x2 voies de circulation, une faible densité du réseau routier laissant peu d'alternative d'itinéraire et des distances à parcourir plus longues, le statut privé des chemins forestiers…

Ces différents éléments peuvent impliquer des densités de réseaux différentes d'une zone du pays à l'autre.

La densité de points-noeuds au km² n'est pas nécessairement une donnée significative. Deux points-noeuds peuvent être très proches (par exemple des deux côtés d'un canal ou à un endroit où deux chemins ne se croisent pas à angle droit mais ont une courte partie commune). Cela augmente la densité des points-noeuds sans augmenter significativement la densité du réseau lui-même. On constate toutefois une densité tournant autour de 0,2 point-noeud/km².

Le réseau wallon « points-nœuds »

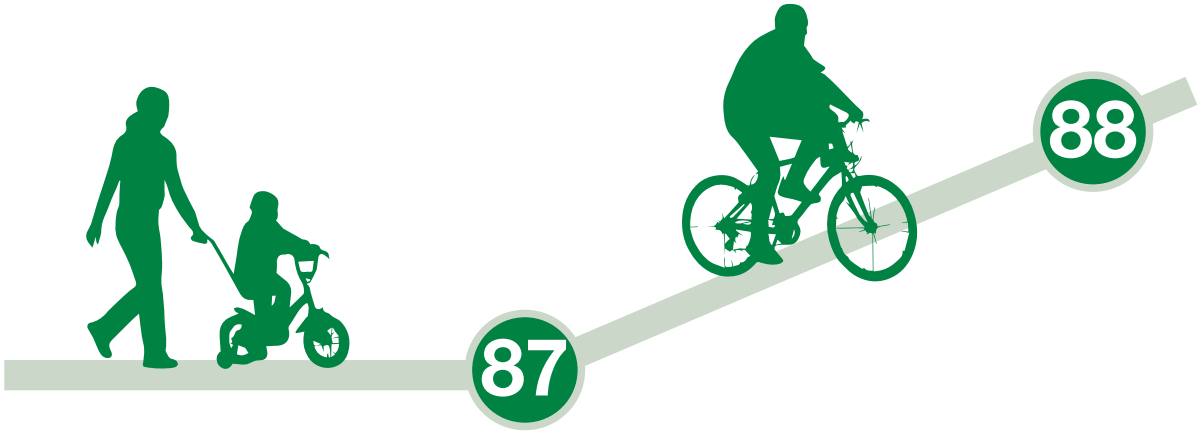
Déjà opérationnel…

- *La Wallonie picarde à vélo concerne 23 communes du Hainaut occidental, 1600 kilomètres de voiries, 7500 balises. Elle est composée de routes de campagne revêtues à faible circulation et de voies lentes réservées aux usagers faibles (RAVeL, anciennes voies de chemin de fer aménagées…) ;*
- *go.eastbelgium.com couvre 11 communes de la région germanophone et 350 kilomètres de voiries ;*
- *La Famenne à vélo, ce sont 6 communes de la province du Luxembourg et 350 kilomètres de voiries ;*
- *1000 bornes à vélo concerne 9 communes et couvre ainsi le Pays de Chimay et l'Entre-Sambre-et-Meuse, soit 350 kilomètres de voiries*
- *Province du Brabant wallon, ce sont 6500 balises et 1050 kilomètres de voiries. Le réseau est actuellement partiellement matérialisé ;*
- *la Basse Meuse, couvre 4 communes*

En projet…

- *Province de Liège*
- *Province de Luxembourg*
- *Province de Namur*

***Source** : http://ravel.wallonie.be/home/itineraires/reseaux-a-points-noeuds.html*



Vers une harmonisation du balisage

Dans un souci de cohérence des pratiques sur les réseaux à points-noeuds en cours d'élaboration ou encore à élaborer, **l'article 33 du cahier wallon des normes[1] apporte toutes les précisions nécessaires en matière de balisage**. Rappelons que tout balisage d'un itinéraire touristique permanent doit faire l'objet d'une autorisation préalable de la part du Commissariat général au Tourisme.

Combien ça coûte ?

En se basant sur l'expérience, on estime qu'il faut prévoir, en moyenne et par point-nœud, 3 balises complètes (pour indiquer les directions à suivre par les usagers venant des différentes directions possibles) et 8 balises simples (à tout croisement entre les points-nœuds, lorsqu'il peut y avoir un doute quant à la suite de l'itinéraire). Soit un total de 11 panneaux par point-noeud ou 2,4 panneaux/km de réseau.

À titre d'exemple, dans le Westhoek, 4179 panneaux ont été placés pour 1024 kilomètres, soit 4,1 panneaux/km de réseau. Le coût de fourniture et de pose est estimé, en fonction des options prises et de l'intervention ou non de main-d'œuvre interne, entre 175 et 250 €/km de réseau.

L'entretien constitue aussi un élément clé du concept. En effet, une stratégie doit être mise en place pour s'assurer que le balisage est toujours présent, qu'il est propre, lisible, complet. À défaut, le système perdra toute sa crédibilité. Tout dépend du mode de gestion adopté et de l'intervention ou non de main-d'œuvre en interne. En s'appuyant sur les réseaux existants, il est estimé entre 3 et 18 €/km de réseau par an.

En savoir plus : *ravel.wallonie.be/home/itineraires/reseaux-a-points-noeuds.html*

fietsnet.be/routeplanner/default.aspx

www.fietsroute.org/planificateur-velo-belgique

www.groteroutepaden.be/fr/pagina/213-256/lf-route-overzicht-vlaanderen.html

Réseaux cyclables à points-nœuds : lignes directrices, SPW avec la collaboration de Pro Velo et des Chemins du Rail, octobre 2013

[1] A.G.W. du 15 mai 2014, modifiant l'annexe 29 du Code wallon du Tourisme relatif au cahier des normes en matière de balisage (Moniteur belge du 7 juillet 2014).

Ellezelles : signalisation « points-noeuds ». Source : visitwapi.be

L'ANGLE DES CEM

L'actualité du réseau : sécurité routière, vitesse, mobilité

Réseau CeM : formation continuée, module « sécurité routière » . Source : SPW – DGO2

En matière de mobilité, la vitesse, directement liée au temps de parcours, constitue pour beaucoup d'usagers une préoccupation constante. Nous sommes toujours pressés… Mais la vitesse n'est pas nécessairement la réponse à une certaine forme d'urgence, elle est aussi, chez certains, un jeu dangereux ! Or, elle apparait comme la cause de nombreux accidents de la route et de leur gravité…

Néanmoins… **malgré les efforts consentis en matière d'aménagements de voiries et bien entendu de contrôle, la préoccupation reste entière** et le pain est toujours sur la planche… Elus et techniciens y sont confrontés très régulièrement.

Cette journée de formation continuée des CeM a été l'occasion de faire un état des lieux en matière d'accidentologie liée à la vitesse ou à celle-ci comme facteur aggravant et de s'attarder sur les organes de concertation qui permettent de partager et d'approfondir un diagnostic pour en tirer des éléments de solution pertinents. Les outils disponibles pour remédier au problème à la source ou a posteriori ont aussi été abordés, en particulier en matière d'objectivation des comportements, de conception d'infrastructures adéquates, sans oublier l'incontournable répression… des contrevenants !

CHEMINS ET SENTIERS

Un label wallon « Commune pédestre »

Sentier pédestre. Source : mouchamps.com

Sentiers et chemins empruntés à pied constituent des alternatives à la voiture pour les petits déplacements quotidiens. Le label « Commune pédestre » vise à encourager les villes et les communes wallonnes à investir dans la valorisation et la promotion d'itinéraires pédestres pour les déplacements quotidiens et de loisir.

Pour obtenir ce label, des critères doivent obligatoirement être rencontrés. Il s'agira d'identifier les initiatives déjà en place et celles à réaliser. Des « baskets », symbole du label Commune pédestre, sont alors attribués. Dans un premier temps, la commune est susceptible d'obtenir 1 ou 2 baskets.

Ensuite, en rencontrant des critères optionnels, des baskets supplémentaires (jusqu'à 4) peuvent être octroyés.

Quels sont ces critères ? Ils sont nombreux et complémentaires. Ils portent sur la diversité des usages et des usagers concernés, sur les moyens financiers et humains affectés par la commune, leur prise en compte dans les documents d'urbanisme, l'entretien, le balisage, la communication et la consultation (commissions, évènements, parrainages…).

Une note méthodologique, une grille de critères et un formulaire d'inscription sont à la disposition des candidats au label.

Jusqu'à la mi-juin, les communes sont invitées à s'engager dans ce processus de labélisation. Le label Commune pédestre sera remis aux communes participantes, lors d'un événement officiel, dans le courant du mois de juin. Afin de poursuivre la pro-motion des actions réalisées par les communes enga-gées dans le processus de label, un deuxième moment de mise en valeur est prévu durant la Semaine de la Mobilité.

Cette opération est pilotée par la Direction de la Planification de la Mobilité du SPW et menée sur le terrain par l'asbl Sentiers.be.

À vos baskets…

Contacts : *elise.poskin@sentiers.be*
pauline.caxton@spw.wallonie.be

En savoir plus : *mobilite.wallonie.be/je-suis/une-administration/services-et-solutions/label-commune-pedestre.html*

À vos agendas : Du 15 au 21 octobre 2018 – Semaine des sentiers en Wallonie

Balade à pied, à vélo ou à cheval… balisage, inventaire, débroussaillage, nettoyage, demande de (ré) ouverture d'un chemin, expo photos… C'est aussi un moment idéal pour mettre en évidence toutes les actions qui ont été ou qui vont être réalisées en faveur des chemins et sentiers au courant de l'année.

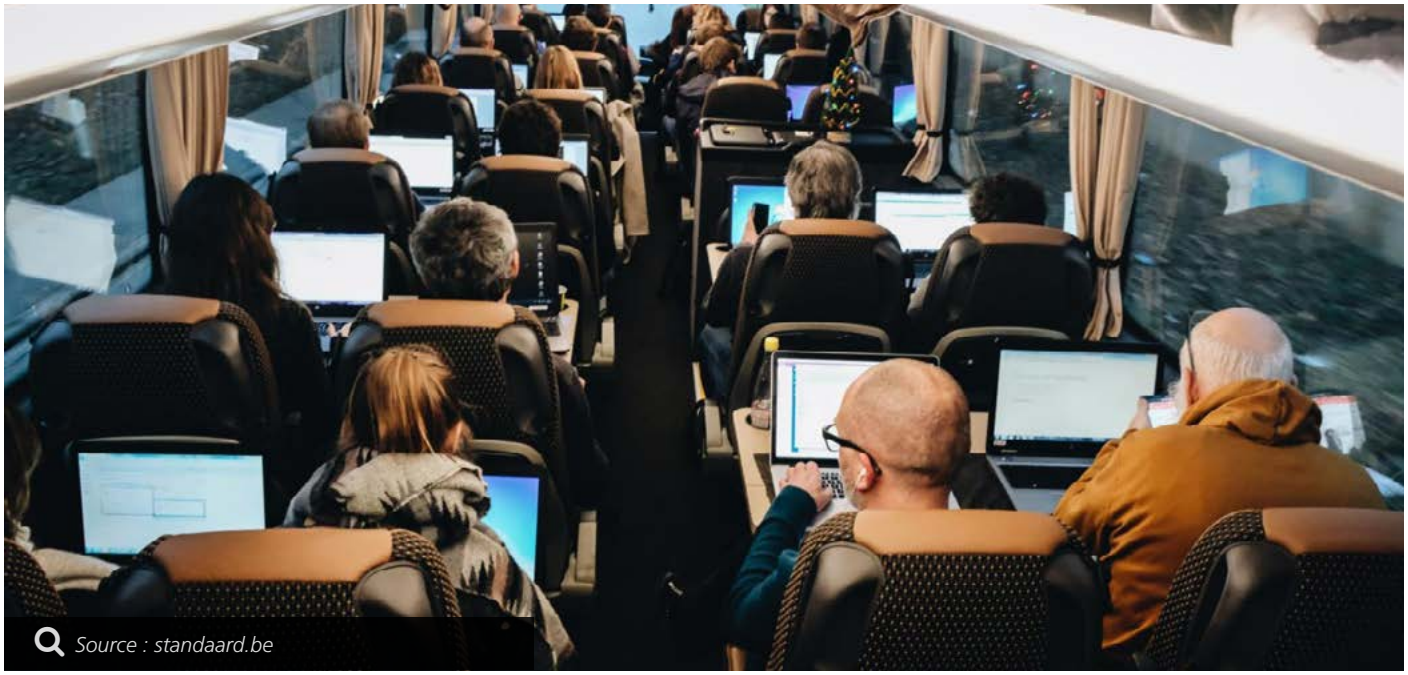
Communes, associations, riverains … sont attendus à la Semaine des sentiers.

L'action concernera toute la Belgique le week-end du 14-15 octobre avec le Dag van de trage weg organisé par l'association flamande Trage Wegen.

En savoir plus : *www.semainedessentiers.be*

TRANSPORT EN COMMUN

Le « bureau-bus », un concept novateur de mobilité durable ?



Source : standaard.be

Transformer son temps de trajet en temps de travail ? Ce concept pourrait être intéressant pour les nombreuses personnes qui passent chaque jour un temps non négligeable sur la route pour leurs trajets domicile-travail. En Flandre, un projet pilote de « bureau-bus », baptisé « Office on Wheels », a été initié en 2016 par un consortium de 13 opérateurs de bus et d'autocars. Il est coordonné par l'association professionnelle flamande des autobus et des autocars BAAV[1]

Le véhicule a été conçu de manière à offrir un espace de travail confortable pour une trentaine de personnes. Les sièges sont placés dans le sens du déplacement, à l'exception de quelques uns permettant ainsi la création d'un petit espace de réunion si nécessaire. Chaque siège dispose d'une table de travail individuelle pour un ordinateur portable et un classeur, équipée d'un porte-gobelet pour les boissons proposées (thé, café…). Chaque utilisateur dispose aussi d'une prise de courant et d'une connexion WIFI. Deux écrans permettent d'effectuer des présentations.

Deux expériences pilotes

Actuellement, deux véhicules transportent des cadres de deux entreprises : **EY (anciennement Ernst & Young)**, d'Heverlee à Liège, **et Colruyt**, de Gentbrugge à Hal. En tout, une soixantaine de personnes les empruntent quotidiennement matin et soir.

[1] Beroepsvereniging van Autobus en Autocarondernemers Vlaanderen. Sont également partenaires de ce projet : le VIM (Vlaams Instituut voor Mobiliteit), l'AMS (Antwerp Management School), le VLAIO (Vlaamse agentschap innoveren & ondernemen), Proximus, Icon, PraktijkCoach, The Shift, Belexa, Traject nv, VDL Bus & Coach et DV Bus & Coach.

Pour la phase de test, Colruyt Group a retenu un itinéraire très congestionné que de nombreux employés empruntent tous les jours. Le bus démarre à une heure fixe depuis le Park&Ride de Gentbrugge et effectue différents arrêts, dans divers bâtiments de bureaux à Hal. Étant donné qu'il n'y a que 28 places assises, l'employé intéressé doit réserver un siège. Les heures passées dans le bus sont comptabilisées comme des heures de travail. Le bus a atteint un taux d'occupation moyen supérieur à 80 %. Une enquête a révélé que 96 % des participants souhaitaient continuer à utiliser le bus après le test. Colruyt a donc décidé de prolonger le projet pilote pour deux ans.

Fiscalement…

C'est un projet business-to-business dans lequel l'employeur verse un montant à l'opérateur de bus. Les entreprises peuvent entrer dans le projet de bureau-bus dans son ensemble, mais un employé individuel d'une autre entreprise peut, avec l'accord de son employeur, l'utiliser.

À Anvers, en particulier dans la zone portuaire, plusieurs entreprises sont confrontées à des départs de personnel et des difficultés de recrutement à cause de la congestion du trafic. Cet automne, neuf nouvelles lignes de bureau-bus sont prévues en Flandre.

Pour l'employeur, à qui il revient de prendre en charge tous les frais, le système représente un coût non négligeable : 500 € par jour chez Colruyt. Les employés, eux, se battent pour réserver un siège, tant le concept plaît. Partir plus tard le matin et rentrer plus tôt le soir est en effet particulièrement attractif…

Et le Wikibus ?

À côté de ces bureaux-bus, **des Wikibus sont proposés par l'entreprise Sales-Lentz Group** depuis septembre dernier pour relier Charleroi-Louvain-la-Neuve et Liège-Louvain-la-Neuve. On annonce que huit nouvelles lignes viendront s'ajouter prochainement, essentiellement à destination de Bruxelles. Le concept est toutefois moins alléchant pour le travailleur et les avantages sont plus nombreux pour l'employeur. Les heures passées dans le Wikibus ne sont pas comptabilisées comme du temps de travail et ne sont pas rémunérées.

En savoir plus : www.officeonwheels.be , www.wikibus.be

Les bénéfices attendus…

- *les employés convertissent leur temps de déplacement en temps de travail réel, ce qui leur apporte une satisfaction certaine et contribue à la stabilité de l'emploi ;*
- *les employeurs peuvent faire des économies sur le carburant et prolonger la vie de la voiture de leurs employés, voire les amener à se passer d'une voiture ;*
- *les entreprises peuvent faire des économies sur les places de stationnement ;*
- *l'employeur peut bénéficier d'avantages fiscaux et d'autres incitants ;*
- *l'entreprise contribue à la réduction des embouteillages et de la pollution et s'inscrit directement dans une perspective de mobilité durable.*

ÉVÉNEMENT

Semaine de la mobilité 2018, Préparez votre programme !

Source : SPW – DGO2

La dix-huitième édition de la Semaine de la mobilité wallonne, édition 2018, s'annonce déjà ! Calquée sur la Semaine européenne de la mobilité, elle se tiendra, comme toujours, du 16 au 22 septembre. Une occasion renouvelée chaque année de mettre en valeur et de faire goûter les multiples alternatives en matière de déplacements.

En préliminaire à cet évènement, **la Direction de la Planification de la mobilité du SPW a organisé deux workshops** : l'un en association avec l'Union wallonne des entreprises à l'intention de celles-ci et l'autre à destination des communes.

Ces journées de rencontres et d'échanges permettent de découvrir des bonnes pratiques retenues d'éditions précédentes, avec des témoignages d'entreprises et de communes. C'est aussi le moment d'entendre ce que les partenaires de l'événement sont susceptibles d'apporter afin de mieux cibler, d'encadrer et d'accompagner les différents projets.

SNCB, TEC, Pro Velo, Gracq, EMSR, Taxistop, Sentiers.be, Cellules syndicales de mobilité, Agence du numérique, AWSR, Tous vélo-actifs (liste non exhaustive !)

… sont à la disposition des communes et des entreprises pour les aider à faire de cette Semaine de la mobilité un succès en s'appuyant sur l'énergie, le dynamisme et le professionnalisme de chacun.

Car en matière d'actions de sensibilisation et de communication, mieux vaut être un peu armé ! Et au terme de chaque édition, une bonne évaluation s'impose. Valeur ajoutée, rapport temps consacré, budget investi, bénéfice retiré…

Il s'agit donc d'actions à caractère « local » : communes, entreprises, écoles, associations et citoyens sont concernés. Afin d'aider les communes, le SPW met aussi à leur disposition un vade-mecum les guidant pour l'organisation d'actions au sein de l'administration communale, avec les écoles, les entreprises et les citoyens et leur propose quelques pistes concrètes, sans oublier de précieux outils de communication.

Rappelons que, comme chaque année, les organisateurs de ces différents projets seront invités à les communiquer au SPW, via son site Internet, qui centralise et diffuse toute l'information à destination des participants potentiels.

Alors, au boulot… pour une dix-huitième édition, encore plus dynamique que les précédentes.

Contacts *: Pauline CAXTON et Marie VERSTRAETE*
Tél.: 081 773108 - 081 773133, semaine.mobilite@spw.wallonie.be

En savoir plus *: slides disponibles sur semaine.mobilite.wallonie.be*

Question de **CeM**

Quelles règles de stationnement pour un motor-home ?

Nieuwport : aire d'accueil pour camping-car. Source : cubilis.eu

Qu'entend-on par motor-home ?

L'annexe II. de la directive européenne 2001/116/CE du 20 décembre 2001 définit les différentes catégories de véhicules et classe les motor-homes dans la catégorie M1 qui sont des : « véhicules conçus et construits pour le transport de passagers comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum. ». Ainsi, « on entend par "motor-home" (camping-car ou autocaravane sont des synonymes) un véhicule à usage spécial de catégorie M1 conçu pour pouvoir servir de logement et dont le compartiment habitable comprend au moins les équipements suivants : des sièges et une table, des couchettes obtenues en convertissant les sièges, un coin cuisine, des espaces de rangement.

Ces équipements doivent être inamovibles, toutefois, la table peut être conçue pour être facilement escamotable. »

Quels besoins rencontrer ?

Au-delà de la nécessité, partagée avec les autres automobilistes, de pouvoir stationner à proximité des commerces, des services administratifs ou des lieux touristiques, **les motor-homes doivent pouvoir stationner dans des endroits sécurisés**, afin de séjourner, notamment la nuit, dans leur véhicule. **Ils doivent aussi avoir la possibilité de vidanger leurs eaux grises et noires et de s'approvisionner en eau**. C'est pourquoi certaines communes créent des aménagements dédiés. Des solutions d'accueil privées existent elles aussi.

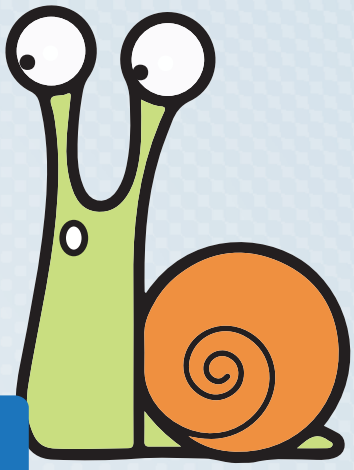
E9a

E9h

E9b

E9c

E9d



Les règles de stationnement

Selon les règles du code de la route, **le motor-home peut stationner à tout endroit et sans limite de temps, là où le stationnement est également autorisé pour les voitures particulières sans limitation de durée**. Il est aussi autorisé lorsque le signal E9a est présent, qui permet toutes les catégories de véhicules, pour autant que les emplacements délimités par un marquage soient suffisamment longs et larges pour autoriser le stationnement des motor-homes.

Aucune disposition du Code de la route n'interdit de passer la nuit dans un véhicule en stationnement, mieux encore, les organismes en charge de la sécurité routière recommandent d'arrêter son véhicule en cas de fatigue et d'y dormir. Si aucun équipement ne déborde du motor-home, qu'aucun effluent (eaux sales...) ne s'en échappe, qu'aucun déchet n'est déposé sur la voie publique et qu'il ne produit aucune nuisance sonore, selon le code, il n'y pas de problème.

Des zones de stationnement peuvent être réservées aux motor-homes. Elles sont indiquées avec le signal E9h – stationnement réservé aux véhicules automobiles de camping. Dans ce cas, tous les autres types de véhicules ne peuvent y stationner, y compris les voitures ! Ces zones peuvent en outre offrir différents types de services.

Le stationnement des motor-homes est interdit là où des signaux E9b, E9c ou E9d sont placés.

Un encadrement par la commune qui peut modifier ce qu'autorise le code de la route

Cependant, **le règlement communal de police peut prendre des mesures relatives au stationnement des motor-homes** notamment. Ainsi, certaines communes les interdisent, d'autres les contraignent à se rendre dans des zones dédiées, voire imposent une limitation de la durée du stationnement (par exemple de 24 heures), interdisent d'y dormir...

En la matière, la commune a tout intérêt à se pencher sur la question de la place à accorder au motor-home en matière de stationnement. Faut-il prévoir des aires dédiées ? Si oui, combien ? Avec quel équipement ? Comment bien les localiser ?

En Wallonie

Une bonne centaine de zones affichent la signalisation E9h en Wallonie. Toutefois, un relevé récent fait état d'une trentaine d'aires de motor-homes disposant du minimum d'équipement et de confort. D'autres aires sont à l'étude dans plusieurs villes et communes. Développés sur des espaces-publics, ils peuvent bénéficier d'un subside jusqu'à 60 % de la part du Commissariat général au Tourisme.

En savoir plus : camping-car.be/Tests/ReglesMMA.html

Circulaire d'instruction administrative CGT 07/01. Des aires d'accueil pour motor-homes

Cerema. 5 fiches dédiées au camping-car. Collection : Expériences pratiques

Redevance kilométrique wallonne : Recettes 2017

214,5 millions d'euros HTVA : c'est le résultat de la redevance kilométrique pour la Wallonie. L'objectif était de 242 millions. Les statistiques indiquent que 58 % des recettes du péage proviennent de véhicules immatriculés à l'étranger, et parmi ceux-ci les premiers contributeurs sont les camions polonais, roumains et néerlandais. Rappelons que la redevance est établie sur base de la norme de motorisation Euro, et que celle-ci montre une croissance importante (d'un tiers à la moitié) des véhicules Euro6.

Infos : http://www.viapass.be/fr/

D'ICI ET D'AILLEURS

Un nouveau bus express en Brabant wallon

Le Conforto 3 vient de faire son entrée. Il relie le parking de Walibi à Wavre à la station de métro Hermann-Debroux à Bruxelles. Onze départs le matin, assurant une fréquence d'un bus/20 minutes, et un départ à midi, même principe pour les retours. Avec l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence, le temps de parcours estimé est de 24 minutes, soit environ 30 minutes de moins qu'en voiture…

Le parc d'attractions met gratuitement à disposition son parking à l'intention des navetteurs. Rappelons que ces bus Conforto offrent le confort des autocars et proposent très peu d'arrêts afin d'atteindre un temps de parcours très compétitif. L'interopérabilité actuelle permet d'utiliser la carte MOBIB tant sur le réseau de la STIB que du TEC.

Infos : www.infotec.be/fr-be/minformer/actualités/détails.aspx?idnews=6841

MobiPulse : l'appli-baromètre de la ponctualité de la SNCB

Infrabel publie désormais un baromètre de ponctualité des grands axes ferroviaires. Ce nouvel outil, appelé MobiPulse, livre deux fois par jour le temps de parcours moyen pour relier Bruxelles à chaque province. Cette initiative veut jouer la transparence avec les navetteurs et constituer un premier pas vers une politique plus ouverte de communication des données.

L'appli se compose d'une carte mise à jour à 11h et à 21h et affiche le temps de parcours moyen et le pourcentage de ponctualité, pour la pointe du matin (6h - 9h) au départ des 9 grandes gares vers Bruxelles-Central, et pour la pointe du soir (16h - 19h) le principe est appliqué dans le sens inverse. MobiPulse montre également le temps de parcours moyen en voiture pendant les mêmes périodes pour un trajet similaire. Pour ce faire, Infrabel utilise les informations provenant de diverses applications de trafic en temps réel.

La carte reprend également le coût et les émissions de CO^2 de chaque trajet. Un aperçu des principaux incidents qui ont perturbé le trafic ferroviaire sur l'ensemble du réseau ferroviaire belge est également disponible.

infos : www.infrabel.be/fr/mobipulse

16 nouveaux VTT pour les policiers liégeois

Tout beaux, tout neufs… ces vélos vont dorénavant arpenter les rues du centre de Liège, car ils sont bien plus efficaces et rapides que les voitures dans les bouchons, voire sont incontournables pour certaines missions. Le parc de vélos du commissariat Wallonie Liège-centre vient ainsi de doubler. Les VTT permettent même de rattraper les auteurs d'hold-up alors qu'en voiture ce n'est pas nécessairement possible. C'est déjà arrivé il y a quatre ans ! À bon entendeur…

Des batteries de véhicules électriques pour l'éclairage urbain ?

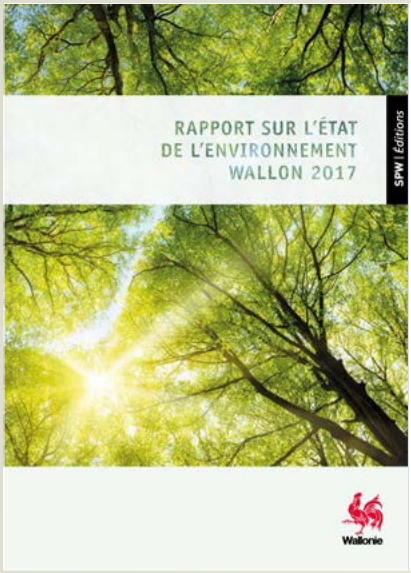
Lorsque les batteries des véhicules électriques ne répondent plus aux standards automobiles, très stricts en matière de capacité, elles peuvent encore souvent stocker de l'énergie, par exemple de l'énergie produite par des panneaux photovoltaïques.

Les régions bruxelloise et flamande ont récemment signé une convention environnementale avec Febelauto, l'organisme chargé de la collecte, du traitement et du recyclage des véhicules en fin de vie, et Bebat, connu pour la collecte, le recyclage des piles et batteries usagées. Diverses possibilités existent. Des tests sont en cours dans d'autres pays… dans des habitations ou dans des installations plus importantes, comme le stade de football d'Amsterdam.

Citons l'initiative du constructeur automobile Nissan, qui annonce un lampadaire nouvelle génération, alimenté avec l'ancienne batterie d'un véhicule électrique - The reborn light - déconnecté du réseau électrique public, il fonctionne grâce à l'association de panneaux solaires et de batteries de Leaf réutilisées. Un premier prototype est en test, pour un déploiement à grande échelle attendue pour cette année encore.

Infos : www.nissan.co.jp/thereborn light/en/

LU POUR VOUS



Rapport sur l'état de l'environnement wallon 2017

Le rapport sur l'état de l'environnement wallon 2017 présente un bilan synthétique de la situation et des performances environnementales de la Wallonie à travers une compilation d'indicateurs à caractère environnemental, socioéconomique, administratif ou encore sanitaire.

La diversité des données rassemblées, leur analyse objective et rigoureuse et leur présentation attrayante en font un document unique en Wallonie. Outil d'aide à la décision pour les décideurs et acteurs du monde socioéconomique, document de référence pour le rapportage des données statistiques vers les instances européennes et internationales, le REEW 2017 est également un bon outil de communication, de sensibilisation et d'éducation à l'environnement à destination de tous.

Il est téléchargeable à l'adresse : www.wallonie.be/fr/publications/rapport-sur-letat-de-lenvironnement-wallon-2017.

Handicaps et Usages – CEREMA - Fiches (2013 à 2017)

Les acteurs, décideurs et techniciens, qui travaillent à améliorer l'accessibilité du cadre de vie se trouvent souvent démunis pour comprendre les situations de handicap rencontrées par les usagers dans leur diversité. Cette série de fiches devrait les y aider.

La fiche n°1 définit ce que l'on appelle les handicaps mentaux, cognitifs et psychiques. Elle explique les situations de handicap rencontrées et les besoins qui en découlent en matière d'accessibilité. Enfin, elle présente les pistes de solutions pour y répondre tout au long de la chaîne du déplacement qui intègre le cadre bâti, les transports, les espaces publics et la voirie.

La fiche n°2 présente la démarche originale et innovante mise en place par l'agglomération de Saint-Étienne Métropole, qui conjugue design et accessibilité en portant notamment une attention particulière aux personnes handicapées mentales.

La fiche n° 3 présente les principaux enseignements issus d'une étude réalisée par le Cerema dont l'objectif était à la fois de mieux connaître les caractéristiques et besoins spécifiques des personnes âgées, d'évaluer la prise en compte de ces besoins dans les textes de loi relatifs à l'accessibilité et de faire émerger des pistes de travail pour améliorer la prise en compte du vieillissement des personnes en ville.

COLOPHON

Editeur :

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE
Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques
Boulevard du Nord 8, 5000 Namur
www.wallonie.be, mobilite.wallonie.be
Téléphone vert : 1718 (informations générales) – 1719 (allgemeine auskünfte)
Éditeur responsable : Ir Yvon LOYAERTS

ISSN : 2033-4680

Contact :

SPW – DIRECTION DE LA PLANIFICATION DE LA MOBILITÉ
Boulevard du Nord, 8, 5000 Namur

Réseau des Conseillers en mobilité (CeM)
reseau-cem@spw.wallonie.be
cem.mobilite.wallonie.be
Brigitte ERNON – Gestionnaire, tél. : 081 77 31 32 – fax : 081 77 38 22
Bernadette GANY – Coordinatrice, tél. : 081 77 30 99 – fax : 081 77 38 22

Centre de documentation et de diffusion en mobilité (CDDM)
Brigitte ERNON – Gestionnaire, tél. : 081 77 31 32 – fax : 081 77 38 22
centre-doc-mobilite@spw.wallonie.be
documentation.mobilite.wallonie.be

Conception, rédaction et coordination :

ICEDD asbl, Institut de Conseil et d'Etude en Développement Durable

Photo de couverture : bureau-bus. Source : eyebelgium