

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

Changer les comportements au volant. Toujours le bâton ?

Bientôt des **radars – passage piéton** ?

Vous avez dit « **eCall** » ?

Fusion annoncée des DGO1 et DGO2 au SPW

Des **Tests de véhicules autonomes** autorisés en Belgique

À **Sambreville** : le PCM comme cap

Les choses bougent à **Charleroi**

Dinant s'offre une « Croisette »

Lu pour vous

Question de CeM : Un **sens unique temporaire** avec un panneau à message variable (PMV) : quand et comment ?

D'ici et d'ailleurs





Changer les comportements au volant. Toujours le bâton ?

« La carotte ou le bâton » n'est autre qu'une traduction littérale de l'anglais « the carrot or the stick » : une expression qui date de 1948. Elle fait, on s'en doute, référence à un âne qui peine à avancer sans motivation. Un peu simpliste sans doute, mais cette expression nous rappelle néanmoins les difficultés rencontrées pour faire changer les comportements de conduite et les remèdes à y apporter.

Rouler au-delà de la vitesse autorisée, brûler un feu rouge, stationner sur un passage piéton... Ces comportements inacceptables, qui s'inscrivent en faux des règlements, sont, en outre, dans de nombreux cas, source d'insécurité. De bonnes raisons donc de chercher à les empêcher de se produire.





De nombreux et parfois coûteux aménagements ont été réalisés pour diminuer une vitesse incompatible avec la vie locale ou la sécurité routière. L'objectif est bien sûr de remettre l'usager sur le droit chemin, de le conduire naturellement à adopter les comportements adéquats. Ces aménagements sont trop chers, clament certains citoyens qui demandent qu'on sévisse plutôt que d'investir dans des infrastructures coûteuses aux effets collatéraux parfois gênants : bruit, vibrations...

Vous avez dit... radar ? Radar vitesse, radar feu rouge, radar passage piéton, voire radar à tout faire, comme celui, non homologué encore, qui est en test à Namur et qui voit tout, enregistre tout ! Et en matière de stationnement, aujourd'hui il y a la **scancar qui, comme son nom l'indique, scanne les plaques des voitures** qui n'ont pas payé leur stationnement ou sont mal garées... La panoplie est quasiment complète. Tout est contrôlé par la machine, même le port de la ceinture de sécurité, le nombre de passagers... Bientôt nous devons nous comporter comme des petits soldats, ou des petits moutons, ou alors passer à la caisse. Alors, où allons-nous ?



Source : pleinevie.fr

Cette situation et ses solutions peuvent paraître simples, puisqu'il suffit de mettre en place des caméras, mais elle pose notamment deux questions.

La première, c'est le fait que **ces images, dont l'efficacité et la fiabilité peuvent difficilement être mises en question** (tous ces systèmes font l'objet d'homologations très sérieuses), **permettent d'anonymiser le contrôle**. Et politiquement, c'est quand même plus confortable que lorsque celui-ci est effectué manuellement par la police ou par des agents assermentés, car être puni via une autre personne ne fait pas plaisir au citoyen, et la tentation existe de venir plaider non coupable.

La deuxième, c'est que **les caméras sont entrées dans nos vies**, de plus en plus... et que l'on s'y habitue, on ne s'en étonne presque plus... tant que les règles de protection de la vie privée sont respectées... Et il faut être conscient que **la généralisation des outils de surveillance**, si elle est censée procurer davantage de sécurité pour tous, **est intrusive et par ailleurs susceptible de déresponsabiliser nos choix et nos comportements**, voire d'être mal utilisée par d'autres...

Le bâton semble avoir davantage la cote, pour obtenir des résultats... Mais l'éducation et la sensibilisation (la carotte !) auront toujours un rôle à jouer. Comprendre le pourquoi des règles est quand même bien nécessaire pour générer un peu de motivation, même si certains irréductibles resteront sourds et aveugles ! De plus, une société qui fonctionne au radar et à la caméra se situe à l'opposé du management d'aujourd'hui qui promeut responsabilité, créativité et liberté d'agir.

 La rédaction



Bientôt des radars-passage piéton ?



Le respect du passage piéton reste une préoccupation très importante en matière de sécurité routière. Signaux ou figurines pour attirer l'attention, dessins au sol... les idées ne manquent pas ! Et récemment, en France, c'est un radar-passage piéton qui fait parler de lui

Pratiquement, le dispositif fonctionne avec des détecteurs de mouvement qui effectuent plusieurs captures vidéo. Ainsi, cinq caméras (1 de chaque côté du passage piéton et 1 panoramique) enregistrent la situation. Elles permettent de comprendre le contexte et bien sûr de lire les plaques d'immatriculation. Les images sont ensuite analysées.

Lorsqu'un possible refus de priorité est détecté, les images sont envoyées à un agent de police, qui vérifie s'il y a bien eu infraction. Pour le moment, le radar est pédagogique. Les automobilistes en infraction ne sont donc pas sanctionnés, mais seulement avertis. Après la phase de test, l'intérêt du dispositif sera évalué.

Un premier « radar – passage piéton » a été testé à La Grande Motte, en France, durant cinq mois. Un radar du même type a été placé au droit d'un autre passage piéton en région lyonnaise, à Saint-Bonnet de Mure, sur un axe fréquenté par plus de 20 000 véhicules/jour, fréquemment en infraction à cet égard. Il s'agit d'une route particulièrement accidentogène, avec décès de piétons. Dans ce cas, l'automobiliste qui ne s'est pas arrêté, est rappelé à l'ordre par un message d'avertissement sur un écran à quelques mètres du passage prioritaire.



Si cette infraction peut avoir comme conséquence un accident, parfois mortel, en France elle est sanctionnée par 4 points sur le permis, et une amende de 135 €. En Belgique, le refus de priorité constitue une infraction du deuxième degré. Ce radar de passage piéton est déjà en service au Canada par exemple.

Mais le dispositif coûterait environ 30 000 € !

Traverser sur un passage piéton ne garantit pas une sécurité absolue du piéton, ce qui explique l'intérêt porté au radar passage-piéton. Pour d'autres, l'imagination a été mise à contribution pour produire un « effet » ralentisseur sur le conducteur. En outre, d'importantes campagnes de sensibilisation et d'éducation sont toujours de mise. Enfin, rappelons que toute création d'un passage piéton nécessite le respect de règles et la prise en compte de recommandations pour en assurer la conformité, la pertinence, la lisibilité et la sécurité¹.

La problématique de la sécurité des piétons est bien plus large et concerne aussi leurs comportements en général. L'AWSR précise que les statistiques 2014-2016 indiquent que la quasi totalité des accidents mortels de piétons ont eu lieu en agglomération et que plus des deux-tiers de ceux-ci se sont produits sur des espaces où ils ne sont pas protégés.

Ils sont encore beaucoup trop nombreux à marcher ou à se trouver sur la route, et à traverser en dehors des passages piétons, en infraction au code de la route. Mais néanmoins... il reste quand même près d'un tiers d'accidents mortels qui se sont produits sur des espaces protégés, avec ou sans feux.

¹ Cfr. à cet égard le « Guide des traversées piétonnes », SPW, DGO1, Namur, 2011.

Petit rappel - Droits et devoirs des piétons...

Les piétons jouissent de certains droits qui leur assurent une plus grande sécurité sur la voie publique. Pour ne pas mettre en danger les piétons, les conducteurs de véhicules motorisés doivent prendre en compte les règles suivantes :

- Un conducteur doit laisser une distance latérale d'au moins un mètre entre son véhicule et le piéton ;
- Un piéton a toujours la priorité sur un passage pour piétons¹. Cependant, et sauf s'il y est autorisé par des feux de signalisation, le piéton ne peut s'engager sur un passage pour piétons qui traverse des rails de tram ou un site propre de tram, lorsqu'un tram approche. C'est pour cette raison qu'il est aussi vivement recommandé aux piétons munis de baladeurs ou d'écouteurs d'être encore plus vigilants aux règles de circulation ;
- Le cas échéant, les conducteurs doivent s'arrêter pour laisser passer les piétons ;
- Dans un embouteillage, le passage pour piétons doit toujours rester libre pour les piétons.

Source : https://www.belgium.be/fr/mobilite/cyclistes_et_pietons/pietons/droits

¹ C'est depuis le 1^{er} janvier 1996, que le code de la route exige des conducteurs qu'ils cèdent le passage aux piétons engagés ou qui s'appêtent à s'engager sur un passage pour piétons : « Aux endroits où la circulation n'est réglée ni par un agent qualifié, ni par des feux, le conducteur ne peut s'approcher d'un passage qu'à allure modérée. Il doit céder la priorité aux piétons qui y sont engagés ou sont sur le point de s'y engager ».



► **Pour rendre les passages pour piétons plus visibles, l'imagination est fertile !**

Ainsi, nous vous faisons part dans un précédent numéro du *Cemaphore*¹ de **passages piétons colorés**, en particulier à Madrid, où des artistes ont composé des figures géométriques placées entre les lignes réglementaires.

S'inspirant de l'Islande (qui se serait inspirée de l'Inde – Ahmedabad), un **passage-piéton** a été peint **en trompe-l'œil** (3D) à Schaerbeek, avenue Voltaire, à l'entrée d'un rond-point. On en trouve aussi depuis peu en France : à Cisoing, Reims, Grigny, Bourgoin-Jallieu, Toulouse... où ils sont en test.

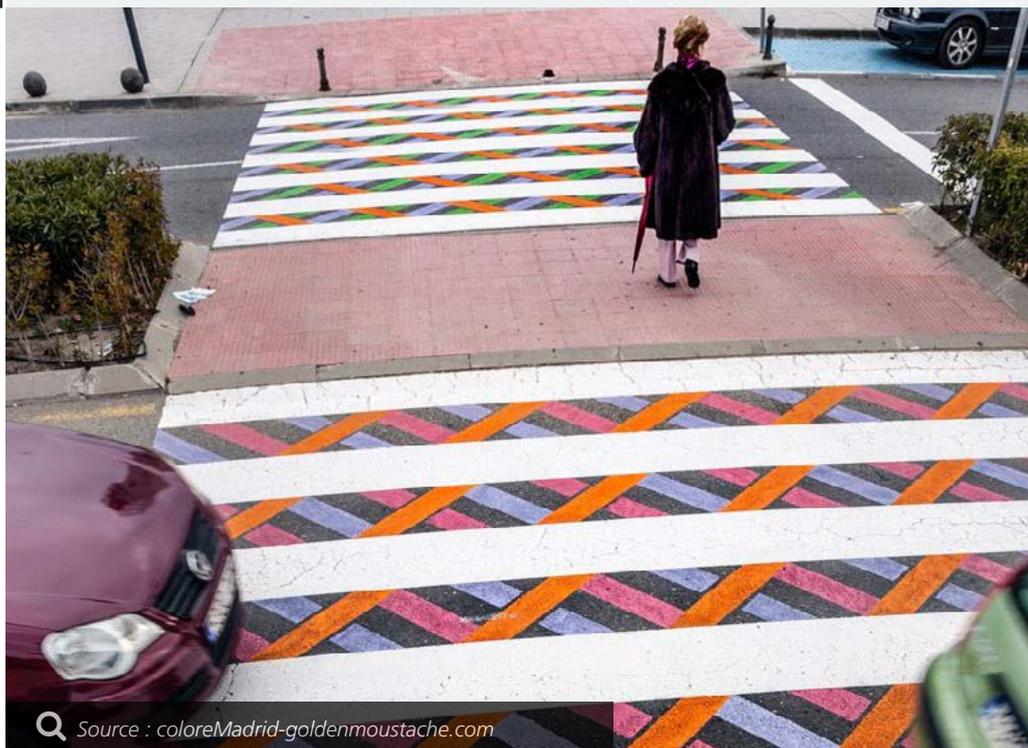
Au niveau du code de la route, rien n'empêche d'intervenir entre les bandes blanches. Toutefois, comme pour les figurines et autres totems, il faut être attentif à ce que cela ne distraie pas le conducteur, et à un moment donné, une fois l'effet de nouveauté passé, la routine s'installera de nouveau. Dans nos contrées humides, le risque que ces peintures soient glissantes n'est pas nul non plus... Par contre, un encadrement coloré du passage piéton est une pratique courante.

🔗 Source : https://www.belgium.be/fr/mobilite/cyclistes_et_pietons/pietons/droits

¹ Cfr. la question de CeM n°18 : Des idées originales pour compléter la signalisation routière. Une bonne idée ?

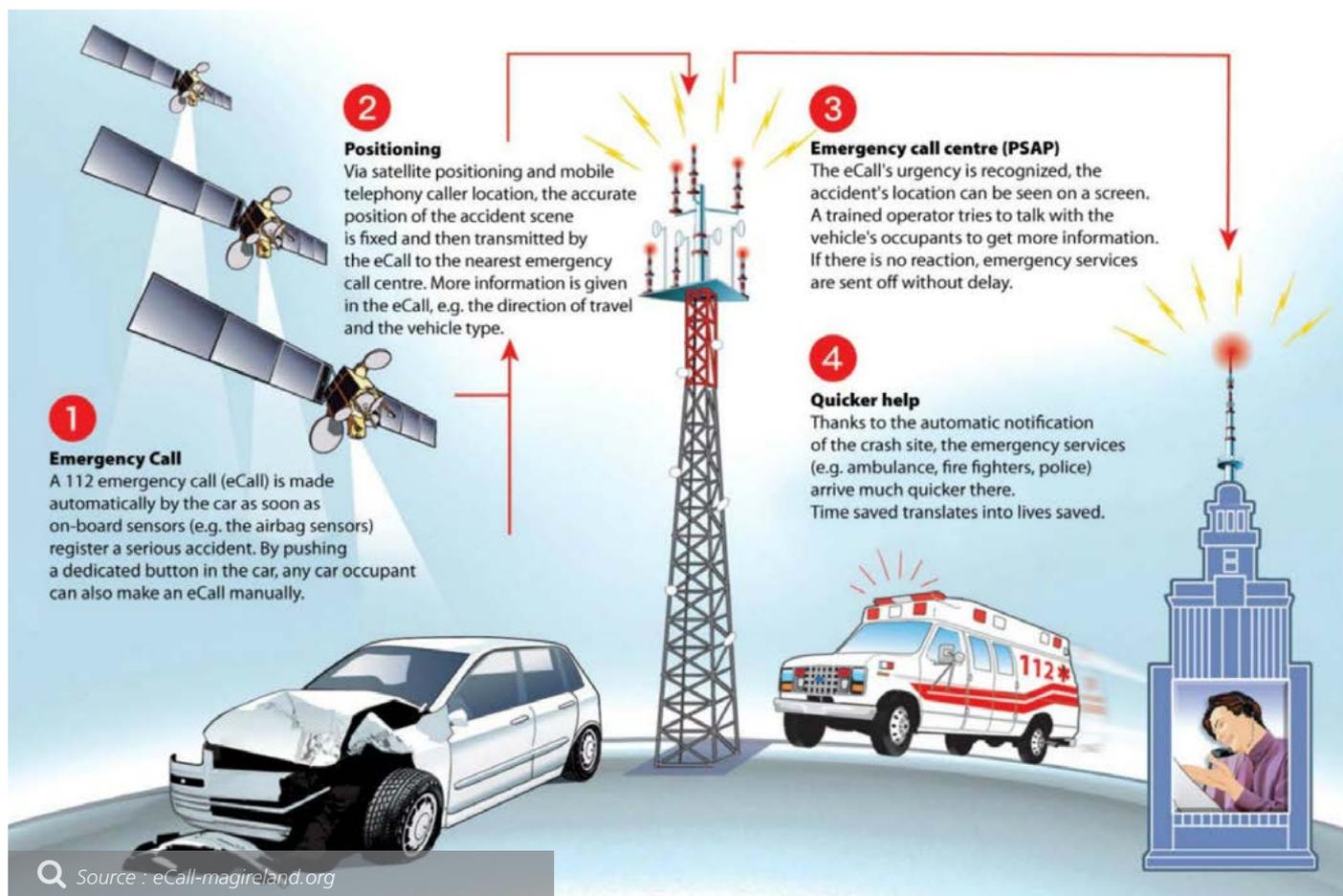


🔍 Source : g1060idees.be



🔍 Source : coloreMadrid-goldenmoustache.com

Vous avez dit « eCall » ?



Depuis le 31 mars dernier, le système d'appel d'urgence automatique « eCall », basé sur le numéro européen 112, est obligatoire sur les nouveaux modèles de voitures particulières et de véhicules légers, et ce, dans toute l'Union européenne

La mesure résulte d'une législation adoptée par celle-ci en 2015¹. L'objectif est bien entendu d'enclencher une intervention plus rapide. On estime qu'une réduction du temps de détection d'un incident de 5 à 2 minutes permettrait de réduire le nombre de morts sur la route de 5 à 15 %.

Concrètement, l'appel d'urgence automatique, dénommé « eCall » pour « emergency call », consiste en un système embarqué dans un véhicule permettant de générer un appel de détresse, soit de manière automatique grâce aux capteurs du véhicule, soit de manière manuelle par les occupants. Ainsi, chaque véhicule sera équipé d'une carte SIM et géolocalisé via une balise GPS. Le système génère un appel automatique en cas de choc brutal ou manuellement via un bouton rouge « SOS ».

Compte tenu de la durée de vie moyenne des véhicules, le système devrait concerner la totalité du parc d'ici 2035. L'équipement coûte entre 200 et 300 euros, à répercuter dans le prix de vente du véhicule.

¹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015R0758&from=EN>

Fusion annoncée des DGO1 et DGO2 au SPW



C'est une nouvelle importante. Ces deux Directions générales du Service public de Wallonie vont prochainement fusionner en une seule et même Direction générale avec l'ambition d'être plus efficace

Concrètement, les **objectifs** de cette future Direction sont :

- d'être mieux armée pour mener à bien la mise en œuvre du Plan Vision FAST – mobilité 2030 du Gouvernement wallon ;
- d'amplifier et de renforcer les synergies existantes entre les deux administrations ;
- de réduire de 10 % le nombre de Directions.

Les deux structures travaillent en effet sur des projets dont les finalités sont similaires et collaborent déjà de longue date. Cette intégration vise à optimiser leur fonctionnement interne pour un meilleur service public.

Un premier organigramme, intégré, est a priori programmé pour le mois de juillet. Plusieurs mois seront nécessaires avant l'opérationnalisation parfaite de cette décision.



NOUVELLES TECHNOLOGIES

Des tests de véhicules autonomes autorisés en Belgique



Q Véhicule autonome, LOHR i-Cristal Source : new-mobilities

Les projets-pilotes de test de véhicules totalement autonomes sur les routes belges sont autorisés depuis le 1er mai. Les constructeurs automobiles et les entreprises technologiques devront toutefois obtenir l'autorisation du Ministre fédéral de la mobilité pour y procéder. Il sera donc possible... de croiser un véhicule circulant de façon autonome sur la voie publique, surveillé à distance par un opérateur !

En 2016, le conseil des ministres avait adopté un **Code de bonnes pratiques véhicules autonomes** afin de régir l'expérimentation des véhicules autonomes sur les routes belges, avec un chauffeur ou un opérateur à bord.

C'est l'**arrêté royal du 18 mars 2018 relatif aux essais avec des véhicules automatisés** (Moniteur belge du 19 avril 2018) qui permet officiellement ces expériences, à titre exceptionnel et pour des durées limitées déterminées par le Ministre. Il modifie ainsi le code de la route. La Belgique serait l'un des premiers pays européens à autoriser ce genre d'essai sur la voie publique.

▶ **En attendant l'arrivée du véhicule autonome... les voitures seront progressivement de plus en plus intelligentes...**

On estime que 80 % des accidents sont dus à une cause humaine.

C'est pourquoi, dans le cadre de son plan « l'Europe en mouvement », la Commission européenne voudrait imposer, d'ici trois ans, des nouvelles technologies de sécurité et d'assistance à la conduite sur toutes les voitures, dans l'Union : caméra de recul, freinage d'urgence automatique, détecteur d'attention et de fatigue, régulateur de vitesse adaptatif, maintien de trajectoire, vérificateur de pression des pneus... En se généralisant, ces systèmes deviendront également moins coûteux.

L'ANGLE DES CEM

À Sambreville : le PCM comme cap !



Le 24 avril dernier, une visite technique de la commune de Sambreville était proposée aux CeM communaux. Après avoir été accueillis par François Plume, échevin de la mobilité, c'est Pierre Petit, CeM et directeur des travaux, qui nous a présenté l'historique de la démarche PCM dans sa commune, son diagnostic, ses objectifs, mais surtout les projets qui en ont découlé.

En 1999, la commune signait la Charte de la mobilité qui, à cette époque, engageait pour la première fois un dialogue et une volonté de partenariat entre les acteurs clés de la mobilité : Région, commune et TEC. C'était une grande première. Sambreville s'est engagée très rapidement dans la formation d'un Conseiller en mobilité et l'élaboration de son Plan communal de mobilité, devenu, au terme de son approbation par le Conseil communal en 2003 le livre de chevet de son CeM !

Aujourd'hui, une optimisation conséquente du réseau des bus du TEC et l'apaisement des voiries communales pour une amélioration de la qualité de vie dans les quartiers en constituent les deux principales réussites.



En chiffres...

- 28 000 habitants
- 34 km²
- 800 hab/km²
- 7 entités : Arsimont, Auvélais, Falisolle, Keumiée, Moignelée, Tamines et Velaine-sur-Sambre.

🔍 Sambreville, aménagement de voirie. Source : ICEDD

En effet, d'année en année, pas à pas, le PCM s'est concrétisé. À l'occasion de travaux successifs, de réfections ou dans le cadre de subventions, **de nombreux quartiers ont pu être aménagés en zones 30, voire en zones résidentielles**. Le but principal est toujours le même : dès que l'utilisateur quitte une route gérée par le SPW, il doit sentir qu'il entre dans un quartier où sont privilégiées au même titre : la sécurité routière, la qualité de vie et la convivialité.

La hiérarchisation du réseau routier constitue donc la pièce maîtresse de la mise en œuvre du PCM.

Les moyens sont modestes. Les interventions techniques, qui ont été éprouvées et ajustées avec le temps et l'expérience, sont simples et efficaces. **Le réseau communal a également fait l'objet de plans de circulation**.

Ainsi, les trottoirs traversants sont devenus la règle, pour faciliter la vie du piéton et signifier, voire rappeler, au conducteur qu'il entre dans un territoire pacifié. Le ralentisseur sinusoïdal, ou le coussin berlinois dans les zones fréquentées par les bus du TEC, sont là pour ponctuer la voirie d'éléments soulignant, là encore, qu'il faut impérativement lever le pied ! Et pour assurer le rôle de ces voiries dans l'ensemble du réseau routier, des sens uniques, sous forme de boucles, jouent un rôle de dissuasion du trafic de transit.

La mise en zone 30 du quartier situé à l'est de la N988 à Tamines, la mise en zone 30 du centre d'Auvélais, et la création d'une zone résidentielle dans le « quartier du Voisin » à Auvélais également, en constituent les principales réalisations. On ne peut qu'être séduit par ce dernier, qui montre que lorsque qu'un quartier est réaménagé en collaboration avec ses habitants, ceux-ci en prennent possession, investissent leur rue, leur quartier. Il y règne une atmosphère tout à fait particulière, très conviviale.

Ainsi donc, à Sambreville, les choses sont claires pour l'utilisateur, ou bien il se déplace sur une voirie régionale, accueillant comme il se doit le trafic de transit, ou bien il circule sur une route communale et dès lors, il y fait calme, les vitesses diminuent, les cyclistes et les piétons sont en sécurité. On peut même entendre les petits oiseaux...

Cette visite technique a été l'occasion pour les CeM présents de découvrir la mise en œuvre d'un PCM, sans grands investissements financiers, mais porté avec persévérance et ténacité, en particulier là où la commune a la main, c'est-à-dire sur ses voiries.

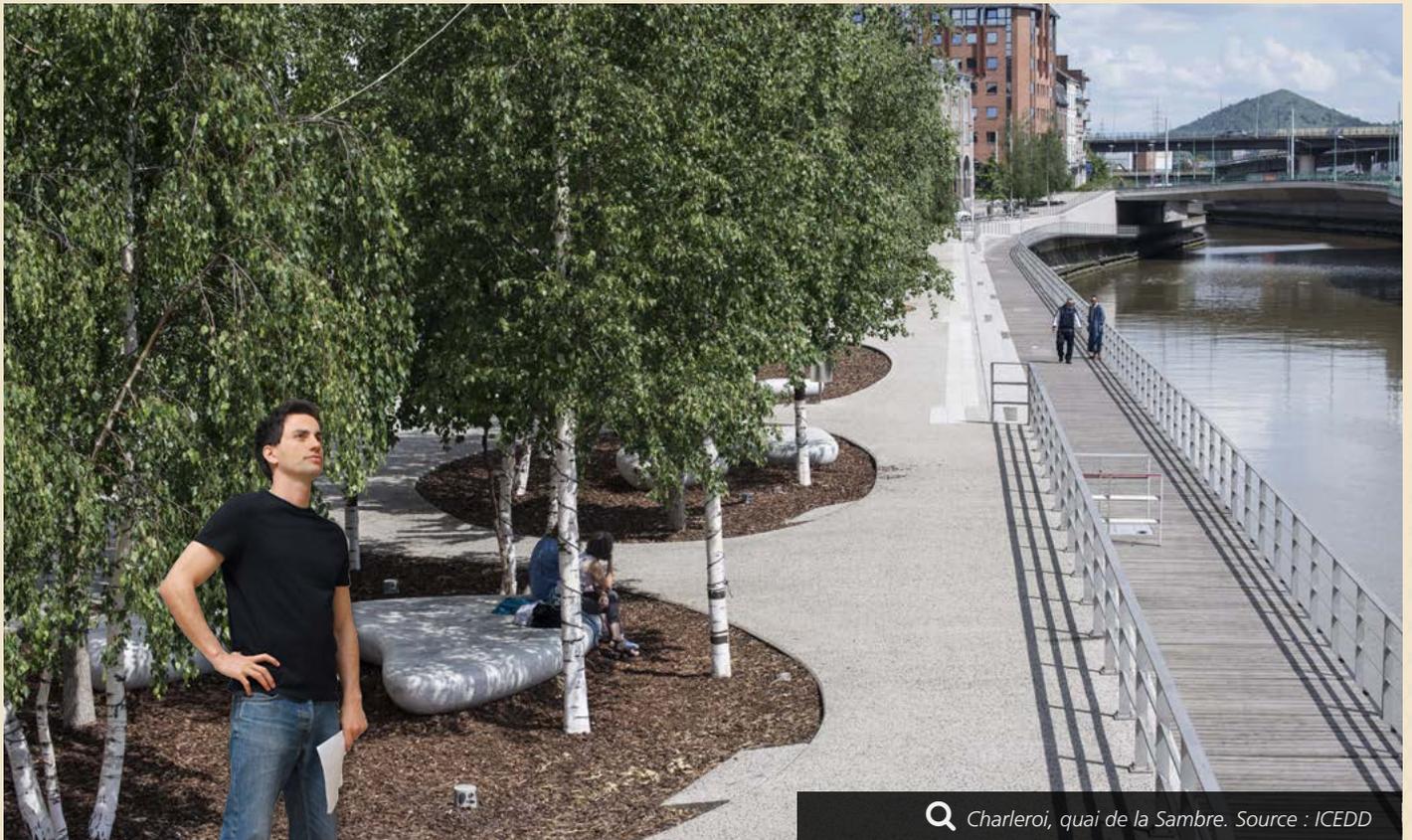
De la communication avec les riverains dans le cadre de la gestion des chantiers aux différents détails techniques portant sur les aménagements effectivement réalisés sur le terrain, ce fut l'occasion de nombreux échanges d'expériences qui se sont poursuivis bien au-delà de la journée. Encore merci à Pierre pour son accueil, son enthousiasme et son professionnalisme.

📧 Contact : Pierre PETIT, ppetit@commune.sambreville.be



L'ANGLE DES CEM

Les choses bougent à **Charleroi**



 Charleroi, quai de la Sambre. Source : ICEDD

En chiffres...

- 201 000 habitants
- 3^{ème} ville belge et 1^{ère} ville wallonne en nombre d'habitants
- 15 « localités » : intraring et périphérie
- 102 000 km²
- une ville jeune : 350 ans
- un patrimoine industriel important

Les CeM des huit « grandes villes wallonnes » s'invitent à tour de rôle pour présenter leur ville, les grands enjeux, les options, les projets, bref, pour un état des lieux s'attardant sur différentes facettes. C'est aussi l'occasion de faire part d'expériences, de parler de ce qui fonctionne, bien ou moins bien, et surtout de voir, sur place, les réalisations... Ce 31 mai dernier : direction Charleroi.

Nous sommes accueillis par Christian Laurent, chef de Cabinet du bourgmestre, qui nous a présenté l'approche territoriale de la Ville ainsi que les périmètres d'influence qui sont devenus des points d'appui d'une stratégie de travail. Place ensuite aux Conseillers en mobilité, Pascaline Gilson, Stéphanie Van Yperzeele et Lionel Mineur qui ont dressé un panorama très complet de la politique



Q Charleroi, place verte dans le quartier de la Ville basse. Source : ICEDD



Q Réseau CeM, visite de terrain à Charleroi. Source : ICEDD

de la mobilité de la ville et présenté les grands projets. Pascal Ledoux, CeM policier et Laurent Galand, CeM au TEC Charleroi ont rejoint le groupe pour apporter leur expertise, très appréciée, à la visite.

Et les choses bougent à Charleroi ! Effectivement, **des projets de taille, inscrits dans une vision globale, structurée et cohérente sont sur la table**. Une véritable ambition pour le Charleroi du futur.

Déterminer la bonne échelle du territoire sur laquelle il y a lieu de réfléchir avant de structurer, d'anticiper les besoins et de construire l'avenir constitue un préalable. Très vite, s'est dégagée l'option de travailler sur le périmètre de « Charleroi Métropole » qui rassemble 29 villes et communes regroupées dans cinq districts. Ce périmètre constitue ainsi un bassin de vie cohérent, impliquant de nombreux acteurs et intégrant différents processus de concertation.

Un concept de ville et des projets pour la concrétiser : c'est un peu en ces termes que la Ville se présente aujourd'hui. Et parmi ceux-ci, la **reconfiguration des espaces publics** occupe une place importante, au point de constater un retour élevé des investissements consentis par le public en regard des investissements privés. Ceux-ci s'expriment à travers quelques projets qui font la part belle à la mobilité douce, au piéton et au vélo : la place de la Digue en zone de rencontre, les quais de Sambre en promenade – flânerie de reconquête de la rivière, la place verte comme un nœud qui ouvre le centre commercial Rive gauche sur la ville, avec également un hôtel, des espaces culturels....

L'Europe, via ses financements, constitue très certainement une opportunité de taille pour aider au redressement de la ville.

La **fermeture de la boucle du métro** ainsi que le **prolongement de diverses lignes en rabattement sur cette boucle, reliées à des P+R**, ont clairement contribué à l'amélioration de l'accessibilité du centre-ville.

Aujourd'hui, un **projet de Bus à haut niveau de service (BHNS)** sur la N5 et la N53 a pour ambition d'entraîner les usagers venant du sud du territoire à privilégier l'utilisation des transports en commun par rapport à la voiture. Ce projet en est au stade des demandes de permis. Nous vous le présenterons plus en détail dans un prochain numéro.

L'**apaisement du trafic et une politique de stationnement volontariste** complètent les mesures incontournables prévues dans le PCM pour le centre-ville. L'arrivée d'une « scancar » en 2017 pour accélérer les processus de contrôle du stationnement devrait prochainement montrer ses effets. À suivre donc, lorsque des évaluations chiffrées permettront d'en mesurer les résultats.

La visite du **Centre de distribution urbaine (CDU)**, opérationnel depuis 2016, a permis de prendre conscience de la complexité de concevoir un système de livraison « last mile » rentable. Ce dernier n'a pas encore atteint son seuil critique.

Il y a encore du pain sur la planche, pour ramener des habitants et de l'activité en centre-ville, investir dans une politique cyclable, limiter l'impact de la voiture... Mais la dynamique semble bien enclenchée !

Merci à toute l'équipe des Conseillers en mobilité, pour leur accueil, leurs présentations et bien entendu la belle visite de terrain de l'après-midi. Et rendez-vous dans cinq ans par exemple pour découvrir d'autres projets, la mise en œuvre d'autres mesures mobilité du PCM et de nouveaux aménagements d'espaces publics : quartiers de logements, rive droite de Sambre, BHNS... pour n'en citer que quelques-uns.

📧 **Contacts** : *Pascaline GILSON, pascaline.gilson@charleroi.be* et *Lionel MINEUR, lionel.mineur@charleroi.be*

Dinant s'offre une « Croisette »



C'est maintenant fait, terminé. La Ville de Dinant dispose dorénavant d'une véritable promenade de Meuse, en rive droite. À cet effet, 1400 m ont été aménagés, dont 500 m sont en encorbellement sur le fleuve. Le tracé du RAVeL est intégré dans l'aménagement. Ce projet apporte une plus-value importante à la ville, avec un impact paysager très positif. Il devrait à l'avenir contribuer à améliorer la mobilité douce, la qualité de vie pour les Dinantais et l'attrait touristique pour les visiteurs.

Ces 3 années de travaux, menés par le Service public de Wallonie (SPW) en partenariat avec la Ville de Dinant, ont profondément modifié la rive droite de la Meuse, de la place Albert au quai Culot, en passant par l'avenue Churchill, le boulevard Sasserath et la place Balbour.

Outre la création de cette promenade de Meuse, dédiée aux piétons et aux cyclistes, les travaux ont aussi concerné l'aménagement urbain de la N92 avec la plantation d'essences locales sur l'avenue Churchill et le quai Culot, l'aménagement de places de stationnement et la sécurisation des traversées piétonnes.

Le résultat montre un espace public élargi qui permet à chaque catégorie d'usager de circuler en sécurité tout en profitant du bord de Meuse.

Le chantier a bien entendu dû faire face à quelques défis techniques. Certains étaient annoncés, d'autres n'étaient pas prévus. Citons par exemple la préfabrication des éléments d'encorbellement sur chantier, la présence hypothétique de karst a posteriori des sondages effectués, les difficultés liées aux impétrants ou aux nombreuses variations du niveau de la Meuse... En outre, la ville étant coincée entre le fleuve et la falaise, la circulation des engins de chantier et des matériaux n'était pas aisée. Les voies navigables ont été mises à contribution et amenées à déplacer les déchets des travaux, évacués par des péniches.

En chiffres

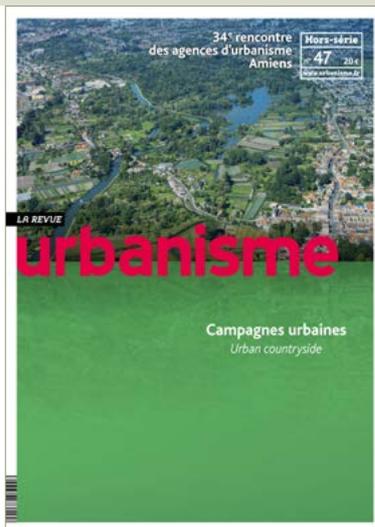
- 1400 m d'aménagements
- 500 m en encorbellement
- 6,3 millions € dont :
 - 4,3 millions € pris en charge par la Région
 - 2 millions € pris en charge par la Ville

Campagnes urbaines, Urbanisme, Hors-Série 2013

Deux mots occupent particulièrement l'espace du débat territorial en France : métropolisation et périurbanisation.

Le premier, longtemps regardé avec méfiance, jouit aujourd'hui d'une approche positivée. La périurbanisation fait en revanche toujours l'objet d'une stigmatisation sociale, environnementale, économique, esthétique et politique.

Ce hors-série est tout entier consacré à sortir la périurbain de cette stigmatisation.



LU POUR VOUS

Dans les années 1960, le terme de gentrification avait une portée critique en dénonçant l'éviction des classes populaires du centre-ville. Pourtant, à la fin des années 1970 la notion de gentrification a fini par décrire un processus plus positif de revitalisation des centres-villes.

Si dans certaines villes, la gentrification apparaît principalement issue de l'initiative privée, les politiques publiques ont clairement un rôle d'accompagnement à jouer dans le domaine du logement, des espaces publics et de la culture notamment.

Voici une sélection de quelques études qui pourront vous aider à y voir plus clair. Elles sont toutes disponibles au centre de documentation.



Gentrification dans les villes Wallonnes, P. Marissal et al, CPDT 2015.

La CPDT nous propose une analyse au sujet des contributions des migrations inter et intra-urbaines au changement social dans les principales villes wallonnes – Liège, Charleroi, Namur et Mons. Il ressort de l'analyse que, tandis que la périurbanisation reste structurante, des processus de gentrification et de relégation se déploient de concert dans le centre de ces villes, les seconds étant nettement plus amples que les premiers.

Regards sur la mixité sociale, OMIS, 2018

Dans cet ouvrage, l'Observatoire de la Mixité Sociale a demandé à des sociologues, des historiens, des urbanistes, des économistes, d'analyser trente ans de politique du logement en France. L'objectif ? Essayer de comprendre pourquoi, sur le terrain, les politiques de lutte contre les ségrégations spatiales fonctionnent si mal.



Question de **CeM**



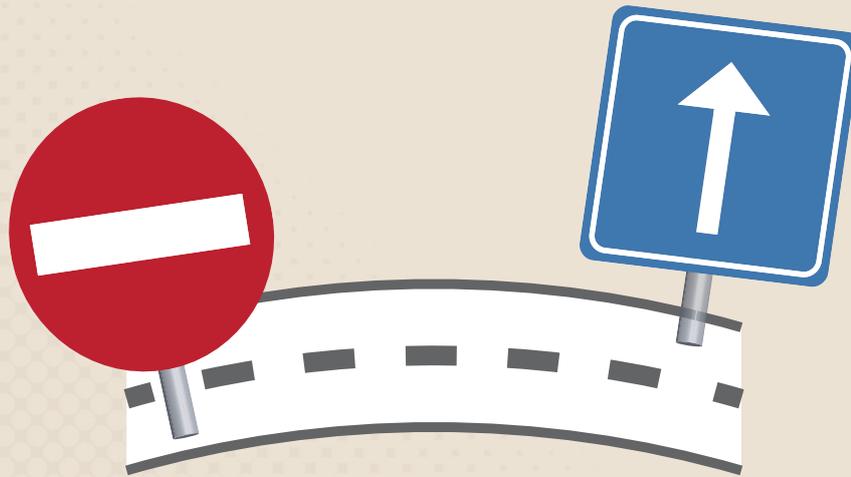
Un sens unique temporaire avec un panneau à message variable : quand ? comment ?



Source : fidal-avocats-leblog.com

La situation s'est présentée dans la commune de Brunehaut, confrontée à la difficulté de sécuriser et de fluidifier une rue dans laquelle se trouve une école (en l'occurrence, la rue des Pépinières à Brunehaut-Lesdain). Celle-ci générait un trafic important aux heures scolaires. Instaurer un sens unique permanent n'était pas pertinent car il importait de permettre l'accès à la rue dans les deux sens, au moins à certains moments de la journée, pour une entreprise de transport locale.

Afin de permettre un passage à sens unique temporaire, la commune a installé des panneaux à message variable (PMV). Le dispositif s'enclenche durant les périodes d'entrée et de sortie des classes, puis s'éteint. Il est bien sûr programmé pour ne pas s'allumer durant les week-ends, les jours fériés et les vacances scolaires.



de gauche à droite : signalisations C1 et F19

Quelle signalisation placer ?

Le signal C1, qui signifie « Sens interdit pour tout conducteur » apparaît sur le panneau à message variable à une extrémité du tronçon concerné. Et comme le précise le règlement du gestionnaire de la voirie : « 1° À chaque signal C1 placé au début d'un tronçon de voie à sens interdit doit correspondre à l'autre extrémité un signal F19 placé à droite dans le sens de la circulation. »¹ Celui-ci est également inclus dans un panneau à message variable.

À noter cependant que le signal F19 ne peut être placé si l'interdiction imposée par le signal C1 ne s'étend pas à l'ensemble de la voie publique.

Aucun signal n'est placé en fin de tronçon ou de section de voie publique à sens unique sauf s'il est prévu par le règlement complémentaire de circulation routière.

Quand elle est active, la signalisation à message variable doit rester fixe (donc ne pas clignoter).

Quelles conditions rencontrer ?

Des conditions particulières doivent être satisfaites avant d'opter pour cette solution. Ainsi, la rue ne peut comporter d'accès riverains sur le tronçon concerné. Par ailleurs, afin d'éviter tout risque de conflit entre usagers au moment du changement des règles de circulation, le stationnement est interdit.

En effet, si des conducteurs se trouvaient déjà à l'intérieur de la zone lors de la mise à sens unique, ils ne pourraient en être avertis et pourraient se comporter de manière inappropriée à la situation et par exemple faire demi-tour.

Quelle stratégie ?

Pour la mise en œuvre de ce type de solution, les communes doivent effectuer les mêmes démarches que pour la signalisation fixe et les panneaux doivent être conformes aux spécifications du règlement du gestionnaire de voirie, c'est-à-dire à la réglementation relative au placement de la signalisation. Chaque demande doit toujours être étudiée au cas par cas, en concertation avec tous les acteurs concernés.

D'autres cas similaires ?

À Brunehaut, cette solution montre pleine satisfaction depuis deux ans. Sa mise en œuvre est plutôt rare, voire exceptionnelle, en Belgique. En Wallonie, on relève un cas en 1996 à Charleroi dans un « semi-piétonnier », et en 2017 rue Castiau à Péruwelz dans un contexte assez similaire à celui de Brunehaut.

 Avec la collaboration de : Corine LEMENSE, corine.lemense@spw.wallonie.be
Yannick DUHOT, yannick.duhot@spw.wallonie.be

¹ Article 9.1.1 du code de la route



D'ICI ET D'AILLEURS



« L'avenir à vélo – On a tout à gagner » : le « tour de France » fait la promotion du vélo... quotidien

C'est le Gracq qui nous en informe. Quatre clips seront diffusés sur certaines antennes françaises. La campagne de communication du Tour de France invite chacune et chacun à enfourcher son vélo pour les déplacements de tous les jours, en mettant l'accent sur les bénéfices du vélo dans de multiples domaines, qui sont illustrés par des scènes de la vie quotidienne : plus rapide, forcément plus sain, à coup sûr plus économique et toujours plus propre que les autres moyens de transport.

 Infos : <https://www.youtube.com/watch?v=Cz7wGvihdlk>



ShareABike : un concept de vélos en libre-service en test à Mons

ShareABike s'inscrit dans le cadre d'un appel à projets en innovation sociale financé par la Wallonie. Mené par des membres de l'Université de Mons et de l'Université de Namur, il a conçu un système de vélos en libre-service affranchi de la contrainte de stations. Les deux universités travaillent en étroite collaboration avec les parrains du projet, à savoir la ville de Mons, Pro Velo et le groupe TEC.

Le système est constitué de vélos munis de cadenas électroniques et d'une application mobile. Lorsque l'application ShareABike est activée, il ne reste plus qu'à localiser le vélo le plus proche de sa position. Les vélos partagés peuvent être utilisés dans l'intramuros et un peu au-delà : zones des Grands-Prés et du Grand Large, campus de la Plaine de Nimy (UMons) et de la chaussée de Binche (UCL Mons). Après une première phase de test en juin 2017, une seconde phase est en cours (une trentaine de vélos en circulation). À suivre, car si le test est concluant, ces vélos seront appelés à se multiplier !

 Infos : <https://www.shareabike.be/>



À Montréal, des fermetures de rues ponctuelles à la circulation automobile

Ces « cyclovias » ont pour objectif de promouvoir les transports actifs. Cet été, deux artères importantes vont être interdites aux voitures à plusieurs reprises, des dimanches matin, sur des tronçons de 3 à 5 kilomètres. Elles seront animées pour encourager les citoyens à les emprunter. Le premier « cyclovias » à Montréal a été organisé en 2016.

L'objectif est d'étendre cette mesure plus largement en 2019. « Il ne faut pas voir cela comme une fermeture de rue, mais bien comme une ouverture aux autres modes de transport », dit l' élu qui a initié ce concept. Il paraît que ce concept trouve son origine à Bogota. Un peu une variante de notre « dimanche sans voiture »...

 Infos : http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5798,142464306&_dad=portal&_schema=PORTAL



Source : lalibre.be

Hytchers : quand l'auto-stop concerne aussi les livraisons

En juillet 2016, un mois avant de décrocher leur diplôme de gestion à l'Université de Liège, deux étudiants ont créé « Hytchers », un service de livraison de colis avec des particuliers, qui prennent ou déposent des paquets sur leur trajet. Un an plus tard, ils finalisaient un contrat de partenariat avec le groupe Total et levaient 500 000 euros. Une période test, avec une communauté restreinte de transporteurs et des faux colis a permis d'affiner le concept.

Actuellement, ils sont 4000 inscrits sur la plateforme, 10 % d'entre eux effectuent quotidiennement des livraisons. L'objectif est de rentabiliser les trajets des conducteurs, qui reçoivent des bons d'essence pour services rendus. L'appli est conçue de manière à ce que ses utilisateurs n'aillent pas vers les livraisons, mais que les livraisons trouvent l'utilisateur qui convient. Un bureau indépendant (Ecores) a calculé que Hytchers permet de diminuer jusqu'à 88 % les émissions de gaz à effet de serre liées au transport des colis. Le projet est toujours en phase de développement.

infos : <https://www.hytchers.com>



La fiscalité wallonne pour la voiture électrique s'aligne sur celle de la Flandre et de Bruxelles

Jusqu'il y a peu, la Wallonie appliquait une taxation basée uniquement sur la puissance. Le gouvernement wallon vient de modifier celle-ci. Ainsi, à partir de l'exercice 2018, la taxe de mise en circulation passera donc à 61,50 € pour toutes les voitures électriques. Ce changement est surtout profitable pour les gros modèles. La mesure concerne les particuliers.

À noter aussi, un budget de 400 000 € vient d'être débloqué pour l'installation d'une centaine de bornes de recharge



Source : rtbf.be

Cambio fête ses quinze ans à Bruxelles !

Rappelez-vous... Car cette belle histoire a d'abord commencé en Wallonie, à Namur, avec 3 voitures. C'était en 2002. Puis Bruxelles a embrayé en 2003 et Cambio a décollé avec 4 stations et 16 voitures. Aujourd'hui, Cambio y propose 470 voitures dans 164 stations, compte 13 700 clients et 24 000 réservations par mois. Cambio vient aussi de lancer une nouvelle appli : Start2Cambio, destinée à tous, client ou pas, car elle permet de voir toute l'offre de mobilité pour relier un point à un autre.

Bruxelles accueille d'autres fournisseurs de voitures partagées, comme Zen Car, Ubeeq, Drive Now, Zip Car, Car2go... en station ou en free floating. À noter aussi l'arrivée d'un nouveau venu à Anvers avec Poppy.

Infos : <http://www.cambio.be/>

 **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 : réseau CeM, visite de terrain à Sambreville. Source : ICEDD