

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

**Un espace public
égalitaire et inclusif :**
la question du genre

« **Rue scolaire** » : des
enjeux de sécurité routière et
de qualité de l'air

**80 km/h sur les routes
françaises :** la solution ?

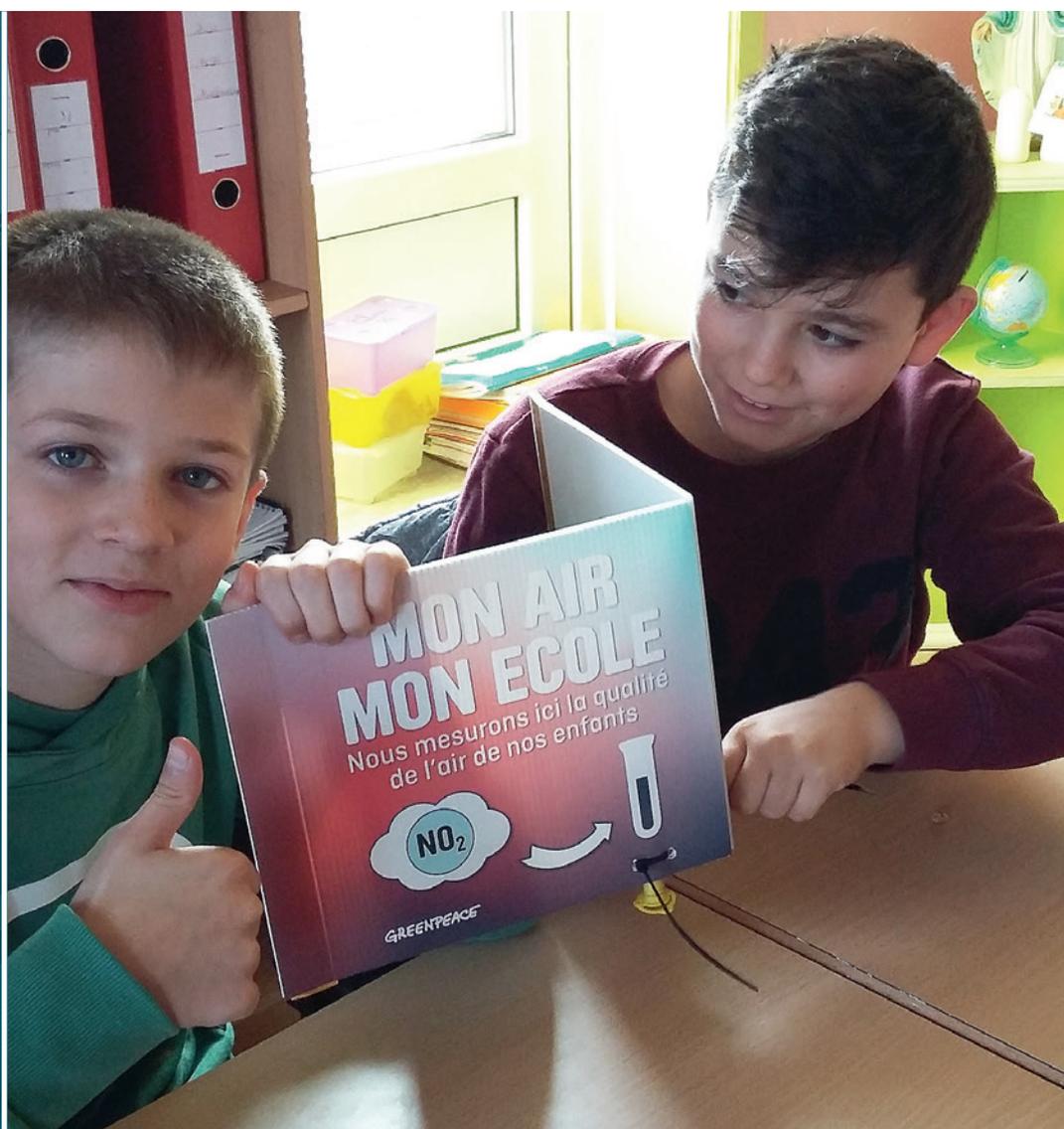
Télétravail. Réduire la
demande de déplacements

Question de CeM : **RAVeL ou
pas RAVeL ?**

D'ici et d'ailleurs

La voie verte urbaine
s'installe petit à petit **dans le
paysage namurois**

Lu pour vous





Un espace public égalitaire et inclusif : la question du genre

Y a t-il une égalité homme-femme dans la manière de concevoir l'espace public ? La réponse est non, semble-t-il. Des chercheurs ont approfondi cette question et sont arrivés à la conclusion que l'espace public, depuis la cour de récréation jusqu'à nos places et nos rues, est conçu par des hommes pour des hommes.

L'exemple le plus marquant est celui du rôle du ballon rond, qui, sans que l'on en mesure les conséquences, occupe une place non négligeable dans les espaces de jeux, laissant autour de lui des espaces résiduels. Au delà de cet exemple qui peut sembler anodin, rappelons que **l'aménagement d'espaces publics inclusifs constitue une des responsabilités complexes qui revient aux villes et aux communes.** Or différents groupes d'utilisateurs rencontrent toujours des obstacles de taille à leur utilisation.

En termes de mobilité, ne pas intégrer les besoins de chacun porte aussi à conséquence et a un impact direct sur le choix de modes de déplacement plus sûrs, voire conduit à l'immobilité de certaines personnes.

Ainsi, certains espaces sont désertés par des femmes, des personnes âgées ou fragiles. À cet égard, se déplacer en voiture leur semble généralement plus sûr et plus rassurant qu'à pied, en vélo ou en transport en commun. Cette conséquence pose question lorsqu'on prône une ville sans voiture et la création d'éco-quartiers. Diminuer l'éclairage public pour économiser de l'énergie doit également être réfléchi en regard de cette considération.

Réfléchir à des types d'occupation de l'espace bien équilibrés entre les genres, éviter de créer des zones sombres, mal dégagées, placer les bancs publics de manière à éviter tout piège, prévoir des arrêts de transport en commun à la demande, le soir, dans des zones peu fréquentées... sont à intégrer dans tout projet d'espace public.

À cet égard, la stratégie du « **gender mainstreaming** » (GM) a été rendue obligatoire en Région bruxelloise par l'ordonnance du 29 mars 2012 portant sur l'intégration de la dimension du genre dans les politiques, s'appliquant également à l'urbanisme et à la mobilité.



Q Tokyo, rame de métro réservée aux femmes. Source : businessinsider.fr

Cette préoccupation égalitaire apparaît petit à petit dans la conception des lieux publics. **La ville de Vienne** fait figure de pionnière. Une réflexion profonde et un engagement durable pour l'égalité entre les femmes et les hommes y ont été initiés dans les années quatre-vingt afin de rééquilibrer l'occupation de l'espace public.

En Suède, **la ville de Malmö** a transformé une ancienne aire de parking en aire de loisirs. Un processus de participation active a permis d'impliquer les jeunes riveraines à la prise de décision lors de chaque étape du projet. Un travail sur l'appropriation de l'espace a également été mené auprès des habitants.

En matière de mode de transport, citons le cas de **Tokyo** qui réserve certaines rames aux femmes à l'heure de pointe.

Plusieurs villes françaises ont décidé d'intégrer ce paramètre et en font un critère des cahiers de charge comme Rouen, Rennes, Paris. À Bruxelles, Etterbeek, Schaerbeek et Ixelles, cette préoccupation est à l'ordre du jour. **Namur** vient d'intégrer ce critère dans le réaménagement du quartier des Casernes et impose désormais le critère « genre » dans tous ses appels d'offre.

Une approche à prendre en compte... absolument !

 La rédaction

 En savoir plus : *La ville faite par et pour les hommes*, Yves Raibaud, Belin, 2015
Déplacements des femmes et sentiment d'insécurité à Bruxelles : perception et stratégies, Marie Gilow, Brussels Studies, 2015



MOBILITÉ SCOLAIRE

« Rue scolaire » : des enjeux de sécurité routière et de qualité de l'air



Q « Schoolstraat ». Source : stad.gent

Un nouveau concept fait aujourd'hui l'objet d'une proposition de loi, afin de l'inscrire dans le code de la route. Il s'agit de la « rue scolaire ». Ainsi, pour assurer la sécurité routière, les rues longeant les écoles pourront temporairement être fermées à la circulation des véhicules motorisés aux heures de pointe. Les habitants de ces rues, les véhicules prioritaires en mission urgente et les conducteurs en possession d'une autorisation écrite explicite du gestionnaire de la voirie pourront toutefois les emprunter, mais au pas.

En 2004, le concept de « zone 30 abords d'école »¹

L'arrêté royal y relatif imposait la délimitation et la mise en œuvre de telles zones aux abords de toutes les écoles du pays pour le 1er septembre 2005, afin d'améliorer la sécurité routière. Des aménagements plus ou moins conséquents selon les cas ont été réalisés et des équipements de mobilier urbain colorés (barrières, totems...) placés afin d'attirer l'attention des usagers motorisés. La possibilité de créer des zones 30 temporaires, moyennant l'utilisation de panneaux à message variable (PMV), était aussi laissée à l'appréciation du gestionnaire de voirie.

¹ L'arrêté royal du 26 avril 2004 (M.B. du 30 avril 2004) 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.

Des résultats mitigés

Dans de nombreux cas, les aménagements réalisés n'ont pas été suffisants pour garantir les comportements attendus, et les contrôles de vitesse sont trop peu fréquents. Le respect de la mesure est donc trop rarement assuré en raison notamment de son absence de crédibilité en dehors des périodes d'arrivée et de départ des enfants de l'école. Le concept même en a donc fait les frais. Quant à son impact en termes de sécurité routière, il est mal connu car il n'a pas fait l'objet d'une étude spécifique. Et force est de constater que la situation reste particulièrement anarchique aux abords de nombreuses écoles, en matière de stationnement en particulier.

Des mesures de fermeture temporaire de voiries

La problématique reste donc entière et des mesures de fermeture temporaire de voirie ont été testées dans plusieurs villes et communes de Flandre, montrant une amélioration de la sécurité routière et une convivialité retrouvée. Le principe est le suivant : une barrière mobile est placée au droit des accès de la rue, sur laquelle est apposé un signal C3 avec l'additionnel bleu portant la mention « schoolstraat ».

Rencontrant aussi des enjeux de qualité de l'air

Les évaluations sont très positives, d'autant que, par définition, ce type de mesure améliore la qualité de l'air en diminuant notamment les émissions de particules fines, particulièrement nocives pour les personnes fragiles : jeunes enfants et personnes âgées.

Car la préoccupation est de plus en plus prégnante. Et les abords d'écoles constituent aussi un enjeu de santé publique.

Des actions de protestation

Une étude menée à la demande de Greenpeace, sur la qualité de l'air dans et aux abords des écoles, conclut à une qualité de l'air médiocre dans 61 % des 222 écoles sondées. Un collectif est né à la suite d'une première manifestation avec fermeture de rue dans une école bruxelloise au printemps de cette année. Les actions de protestation pour une meilleure qualité de l'air ont été organisées par le collectif « Filter Café filtré »² qui a pour objectif d'interdire aux voitures l'accès aux rues où se trouvent des écoles, en buvant ensemble une tasse de café et en laissant les enfants jouer, en sécurité, dans une rue sans voiture.

En juin dernier, 86 écoles ont pris part au mouvement, dont 53 à Bruxelles. Dans le quartier Tivoli à Laeken, cinq écoles ont organisé une marche contre la pollution. Voilà qui mérite réflexion...

Des tests auront encore lieu entre la mi-septembre et la mi-octobre dans une série de localités en Flandre et dans l'enseignement néerlandophone à Bruxelles.

En Wallonie, le ministre de l'Environnement prépare un décret pour lutter contre la pollution atmosphérique liée à la circulation, prévoyant des mesures comme l'arrêt des moteurs des véhicules en stationnement à proximité des écoles et la création de zones à basses émissions permanentes et temporaires.

² filter-cafe-filtre.be

Mon air, mon école. Etude sur la pollution de l'air dans 222 écoles belges¹

Dans bon nombre d'écoles, la qualité de l'air est préoccupante, voire mauvaise. C'est ce qui ressort des mesures du niveau de dioxyde d'azote (NO₂) effectuées dans 222 écoles primaires du pays pendant 4 semaines entre novembre et décembre 2017. Ce constat émane du bureau d'études néerlandais Buro Blauw, spécialisé dans la qualité de l'air, qui a accompagné le processus de mesure et apporté la caution d'une démarche scientifique. Les mesures ont été effectuées à l'entrée de l'école, dans la cour de récréation et dans une classe. La valeur limite annuelle européenne pour le NO₂ est de 40 µg/m³. Il s'agit également de la valeur limite préconisée par l'OMS. Greenpeace, comme le Conseil néerlandais de la santé fixent à 20 µg/m³ le maximum acceptable compte tenu de la vulnérabilité de la population concernée.

¹ Buro Blauw pour le compte de Greenpeace, mars 2018

En résumé, dans 61 % des cas, la qualité de l'air à l'entrée de l'école était préoccupante à carrément mauvaise.

 En savoir plus : [Mon air mon école - Etude sur la pollution de l'air dans 222 écoles belges, Greenpeace mars 2018](#)

 Nombre d'écoles réparties en cinq catégories en fonction des mesures de concentration en NO₂ sur une période d'un mois. Résultats des mesures en novembre et décembre 2017. Source : Greenpeace



Écoles dont la concentration est :	Rue	Cour de récréation	Classe
Supérieure à > 40 µg/m ³	19	3	0
Comprise entre 30 µg/m ³ et 40 µg/m ³	60	51	1
Comprise entre 20 µg/m ³ et 30 µg/m ³	99	108	19
Comprise entre 10 µg/m ³ et 20 µg/m ³	34	52	112
Inférieure à 10 µg/m ³	6	6	89

SÉCURITÉ ROUTIÈRE



80km/h sur les routes françaises : la solution ?



Voilà qui fait grincer les dents, surtout que certaines routes françaises sont peu fréquentées et particulièrement « roulanges ». La limitation de vitesse reste toutefois à 90km/h sur les sections à quatre voies (deux fois deux voies), c'est-à-dire sur les routes ou portions de routes où les dépassements peuvent se faire sans pénétrer sur la file dans le sens opposé.

La mesure concerne les routes bidirectionnelles, sans séparateur central. Et dans le cas d'une route à trois voies (deux voies dans un sens, une dans l'autre), la vitesse est limitée à 90km/h dans le sens comportant deux voies, où les dépassements sont sécurisés

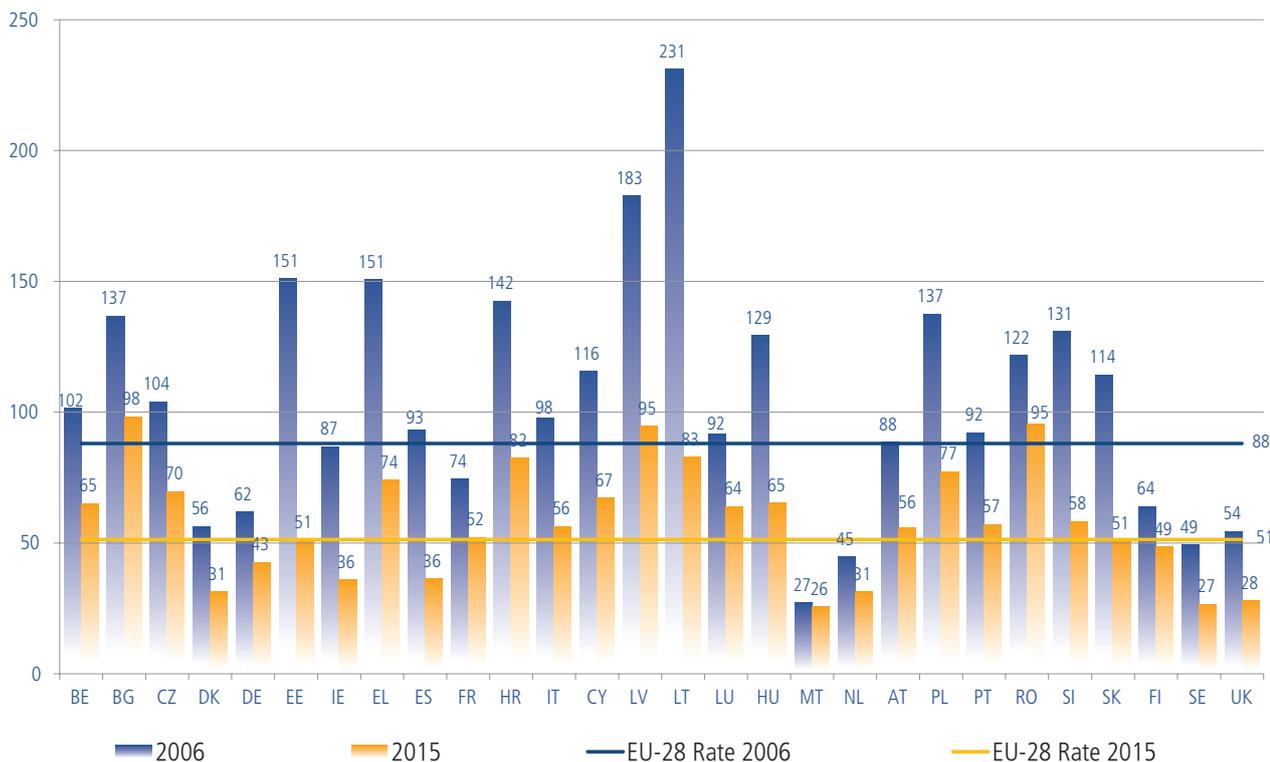
par une ligne continue centrale. La voie en sens inverse est limitée à 80km/h.

Elles représentent 90% du réseau routier, 400 000 kilomètres de routes et 70 % de la circulation. Objectifs de sécurité routière obligent, indique-t-on...

Mais qu'en est-il ailleurs, en Europe

Il n'est pas possible ici, d'entrer dans tous les détails spécifiant les règles d'application des limites de vitesse dans chaque pays, notamment parce que des nuances apparaissent parfois entre routes nationales, routes secondaires...

En résumé : En Allemagne, en Autriche et en Grande-Bretagne, le 100 km/h est généralement de rigueur sur les routes secondaires, contre 70 km/h en Suède et en Flandre, quoique, en Suède, certaines régions ont



Fatalities per million inhabitants in the EU, 2015 compared to 2006. Source: CARE (EU road accidents database) or national publications 201705.

introduit depuis 2017 des limitations à 80 km/h sur des routes à deux voies. Le 80 km/h est de rigueur, non seulement en France, mais également aux Pays-Bas, à Chypre, à Malte, en Suisse, en Bosnie, en Finlande et au Danemark. Ailleurs, règne le 90km/h. L'Europe est donc loin d'une harmonisation à cet égard.

En agglomération

Force est de constater que la limitation de vitesse de 50 km/h est en vigueur partout. Il existe toutefois une très petite exception en Pologne. La nuit, entre 23h et 5h du matin, il est permis de conduire jusqu'à 60 km/h.

Pour quels résultats en matière d'accidentologie ?

Le mois de juillet 2018 a connu une diminution de 5,5 % des accidents mortels par rapport au mois de juillet 2017 : c'est peut-être prometteur, mais cela ne permet pas encore d'évaluer l'impact réel sur la sécurité routière.

Plus largement, la Suède a à la fois une très faible mortalité routière (2,6 décès/100 000 habitants en 2015 selon Eurostat) et les limitations de vitesse les plus basses. L'Allemagne (4,2), le Royaume-Uni (2,8) et l'Irlande (3,5), obtiennent de très bons résultats, alors que la vitesse autorisée sur les routes à deux voies est de 100 km/h.

La France (5,2) se situe à peu près dans la moyenne européenne (5,1) et la Belgique est au-dessus (6,5).

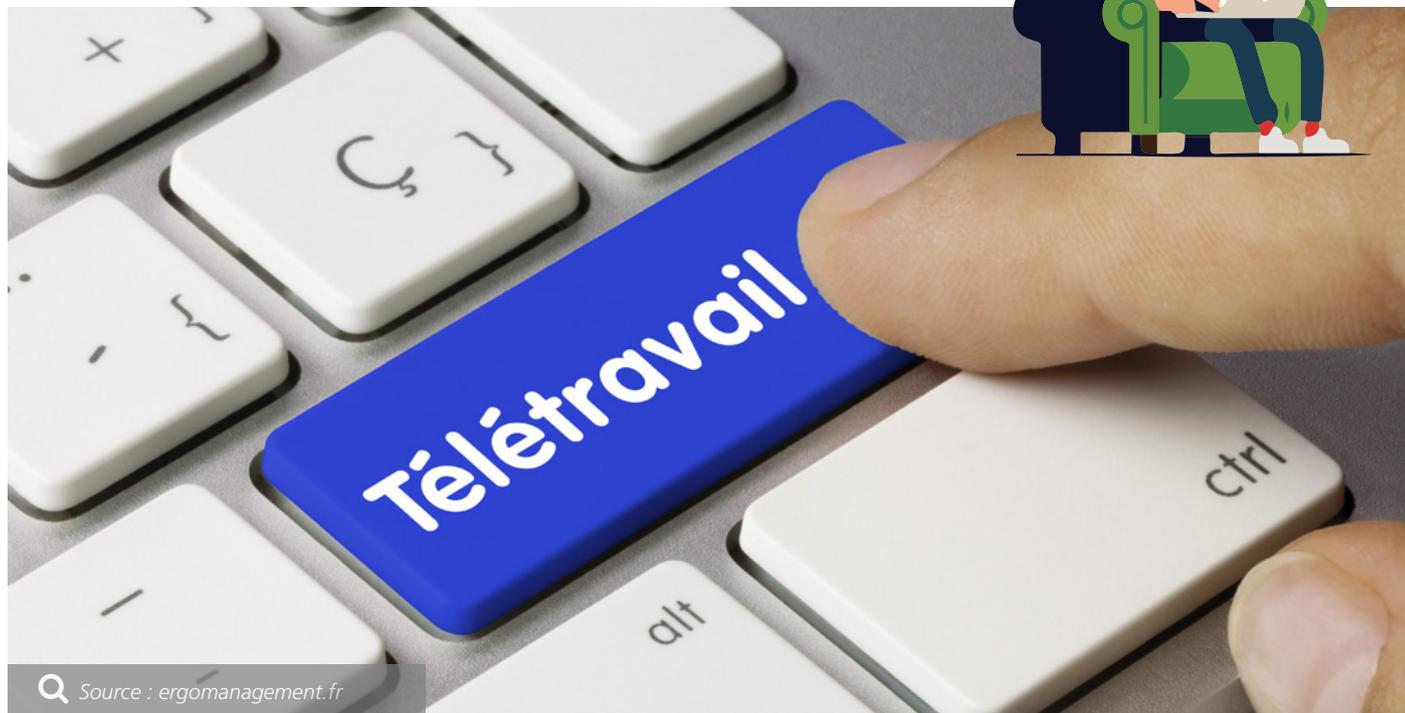
Difficile d'en tirer des conclusions. Cependant, **une diminution de la vitesse est favorable à la sécurité routière**. Le tout est d'estimer correctement jusqu'où il faut aller...

Les statistiques indiquent une nette amélioration de la sécurité routière dans tous les pays d'Europe, avec toutefois de grandes disparités en moyenne de décès par 100 000 habitants. La compréhension de ces résultats nécessite la prise en compte et l'analyse de nombreux paramètres : outre la vitesse, les charges de trafic, l'état des routes, les comportements des conducteurs...

Les routes européennes demeurent les plus sûres. La moyenne du nombre de décès par 100 000 habitants est de 17,4 dans le monde. Selon les données de l'Organisation mondiale de la santé, près de 1,3 million de personnes meurent chaque année sur les routes. C'est énorme !

En savoir plus : [Comparateur de codes de la route européen – Sécurité routière, Commission européenne](#)
[Statistiques de la sécurité routière pour 2017 – Commission européenne](#)
[Accidents de la circulation – STATBEL](#)

Réduire la demande de déplacements



Source : ergomanagement.fr

Réduire les charges de trafic à l'heure de pointe mais aussi la fréquentation des transports en commun qui sont généralement saturés à ce moment-là ? Le télétravail y contribue et rencontre un succès croissant, mais il continue de soulever bon nombre de questions. Les statistiques, enquêtes, études qui lui sont consacrées permettent de lever un coin du voile et de démystifier un peu cette pratique.

Un cadre légal

Le télétravail est défini comme « une forme d'organisation et/ou de réalisation du travail, utilisant les technologies de l'information, dans le cadre d'un contrat de travail, dans laquelle un travail, qui aurait également pu être réalisé dans les locaux de l'employeur, est effectué hors de ces locaux de façon régulière et non occasionnelle. »¹. Il peut être réalisé au domicile,

¹ En savoir plus : <http://www.cnt-nar.be/CCT-COORD/cct-085.pdf>.

dans un centre de co-working ou tout autre lieu. Le télétravail est volontaire pour le travailleur et pour l'employeur concerné. L'occupation des télétravailleurs est réglementée au titre VI de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail.

Un outil pour réduire la congestion

Les déplacements domicile-travail représentent environ 25 % des kilomètres totaux parcourus mais deux-tiers des kilomètres en heures de pointe². Ils concernent donc la majorité des déplacements entre 7h et 9h et entre 16h et 18h30.

Plusieurs sources d'informations

Le diagnostic fédéral 2014³ des déplacements domicile-travail dans les entreprises de 100 personnes et plus indique que 18 % des employeurs permettent à leur personnel de télétravailler. Ces entreprises emploient 33 % des travailleurs. Néanmoins seulement 8 % télétravaillent 1 jour par semaine au minimum.

² Enquête Beldam 2010.

³ Diagnostic des déplacements domicile-travail 2014, SPF Mobilité et Transports, janvier 2016.

L'étude menée auprès d'un échantillon de 2000 personnes par le SPF Mobilité et Transports - Chiffres clés du télétravail en Belgique ⁴ - montre des pratiques beaucoup plus importantes, puisque 17 % des répondants déclarent qu'ils télétravaillent. Et lorsque leur emploi se trouve à Bruxelles, le nombre de télétravailleurs grimpe alors à 34 %.

Quel impact sur les déplacements domicile-travail ?

Les chiffres du diagnostic fédéral conduisent à estimer une réduction de 1,9 % en moyenne des déplacements domicile-travail, et de 3,8 % vers Bruxelles, à pondérer en fonction du mode de déplacement utilisé par les télétravailleurs pour évaluer l'impact sur la circulation routière.

Quant à l'enquête du SPF Mobilité et Transports, elle envisage une réduction moyenne de 5 % des déplacements domicile-travail.

Compte tenu des données disponibles, il est assez difficile d'être précis en termes d'impact.

⁴ Chiffres clés du télétravail en Belgique, 2018. - Ine Polling., Echantillon de 2000 belges interrogés en ligne

Quelques avantages et inconvénients du télétravail à domicile

Pour le travailleur :

- Moins de stress
- Économies sur les frais de transport (si pas d'intervention de l'employeur)
- Meilleur équilibre possible : vie privée – vie professionnelle
- Gain de temps
- Risque d'isolement
- Nécessité de disposer d'un « poste de travail » à domicile
- Souplesse d'organisation

Pour l'employeur :

- Le cas échéant, économies sur les frais de transport
- Avantages en termes de recrutement
- Diminution des charges immobilières
- Diminution de l'absentéisme et des retards

Qui télétravaille ?

On constate que le télétravail est réparti de manière à peu près égale entre les hommes et les femmes et vise davantage des personnes qui ont un diplôme de l'enseignement supérieur.

Par ailleurs, cette pratique est fortement développée dans certains secteurs, comme le crédit et les assurances où 30 % des travailleurs sont concernés ; les cadres moyens et supérieurs ainsi que les fonctionnaires y sont les plus représentés.

La taille de l'entreprise semble avoir un impact important, avec une politique et des moyens favorables au télétravail au niveau des ressources humaines et une localisation fréquente sur le territoire bruxellois.

Enfin, plus la distance entre le domicile et le lieu de travail est grande, plus le travailleur opte pour du télétravail. Lorsque cette distance est supérieure à 50 kilomètres, un travailleur sur trois opte pour du télétravail, si ce trajet se situe entre 30 et 50 kilomètres, ce chiffre descend à un travailleur sur quatre et pour un trajet inférieur à 5 kilomètres à 1 travailleur sur 10.

Quelle marge de progression ?

L'étude menée par le SPF Mobilité et Transports estime que, moyennant quelques adaptations et/ou un changement de mentalité de la part des employeurs, jusqu'à 42 % des travailleurs pourraient télétravailler et que les kilomètres évités pourraient atteindre 16 %.

Pour cela, il s'agirait de développer une véritable culture du télétravail en Belgique, à domicile ou dans des centres de co-working. Ces derniers sont appelés à se multiplier petit à petit sur le territoire belge, permettant ainsi d'optimiser les déplacements et de favoriser des dynamiques d'échange entre travailleurs.

Mais certains experts estiment que cette pratique pourrait avoir des effets pervers. En effet, les télétravailleurs pourraient y voir moins d'obstacles à s'établir en périphérie ou à la campagne et par ailleurs une diminution de la congestion joue parfois un rôle d'aspiration en attirant d'autres conducteurs. Il s'agit donc de rester très attentif. Des mesures d'accompagnement sont certainement à prévoir. Et le télétravail doit s'inscrire, comme toute mesure mobilité, dans une politique globale d'aménagement du territoire et d'organisation des déplacements.

 En savoir plus : <https://mobilit.belgium.be/>

Chiffres clés du télétravail en Belgique, SPF Mobilité et Transports, mars 2018

Pourquoi et comment encourager le télétravail en Belgique ? VIAS et SPF Mobilité et Transports, 2017

Question de CeM



RAVeL ou pas RAVeL ?



Toute voie verte, tout chemin réservé... ne peut prétendre au statut de RAVeL ! Mais que recouvre celui-ci ?

Un statut officiel pour un réseau régional

Le RAVeL est officiellement défini dans un arrêté du Gouvernement wallon¹ : « Les voies ouvertes exclusivement aux usagers non motorisés tels que les cyclistes, les piétons et les cavaliers, réunissant des conditions suffisantes de largeur, de déclivité et de revêtement pour garantir une utilisation sécurisée des usagers de toute capacité, et ayant pour emprise soit un chemin de service le long des voies hydrauliques ou des

¹ Arrêté du Gouvernement wallon du 30 janvier 2014 portant exécution des articles 2, alinéa 2, et 3, § 4, du décret du 19 mars 2009 relatif à la conservation du domaine public régional routier et des voies hydrauliques et modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 6 décembre 2012.

grands ouvrages hydrauliques, soit une assiette de voies de chemin de fer désaffectées, soit une voirie existante ou à créer, constituent le Réseau Autonome des Voies Lentes, dénommé RAVeL ».

Constituer un réseau : un élément clé du projet

La notion de réseau est un élément essentiel. Il s'agit en effet d'aménager un ensemble de voies qui sont reliées entre elles, avec l'objectif de couvrir, à terme, l'ensemble du territoire wallon. Le RAVeL s'ajoute aux deux autres réseaux de voiries en Wallonie gérés par la Région wallonne, à savoir le réseau autoroutier et le réseau formé par les routes régionales.

Le RAVeL est donc géré par le Service public de Wallonie (SPW). Il est le fruit d'une collaboration entre différentes Directions. Si le RAVeL est constitué de voies vertes, toutes les voies vertes en Région wallonne ne font pas partie du RAVeL, mais uniquement celles qui sont gérées par la Région wallonne.



Anciennes voies de chemin de fer, chemins de halage et chainons manquants

Une convention-cadre lie la SNCB à la Région wallonne. Elle porte sur une série de lignes ferroviaires désaffectées qui sont réservées pour le RAVeL. Certaines font l'objet d'un bail emphytéotique de 99 ans et ont été aménagées par le SPW. D'anciennes lignes ferrées vicinales sont, parfois, la propriété de communes. Lorsqu'elles sont susceptibles de jouer un rôle dans le maillage, des accords sont passés entre le SPW et les communes en vue de leur aménagement et de leur incorporation au RAVeL.

Quant aux chemins situés le long des voies hydrauliques, ceux-ci sont directement gérés par le SPW. Le RAVeL est pour moitié constitué de ces voies, sans pour autant les reprendre toutes.

Des voiries régionales ou communales, initialement ouvertes au trafic automobile, peuvent être amenées à changer de statut et être réservées uniquement au trafic non motorisé et incorporées au RAVeL. De même, une nouvelle voirie régionale réservée au trafic non motorisé peut être créée, en site neuf. L'objectif, dans ces deux cas de figure, est de combler un chaînon manquant et d'assurer la continuité du RAVeL.

Un rôle indéniable en termes de mobilité douce

Le développement du RAVeL s'inscrit aussi dans le cadre d'une politique globale de mobilité, qui vise à favoriser les modes de déplacement doux. **En milieu urbain, le RAVeL contribue à améliorer l'accessibilité des pôles d'attraction pour les usagers non motorisés.** C'est le cas par exemple à Charleroi, à Namur et à Liège, où il est utilisé pour se rendre au travail, à l'école, faire les courses ou rejoindre la gare. La desserte des grandes villes, des zones urbaines et des parcs d'activités économiques constitue un véritable objectif pour le RAVeL.

Quel est le rôle des communes ?

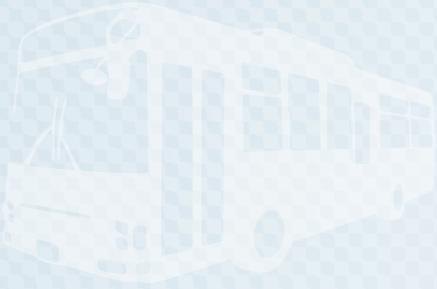
L'entretien ordinaire des tronçons de RAVeL aménagés sur les anciennes voies ferrées ou sur de nouvelles voiries est confié aux communes sur base d'une convention conclue avec le SPW : fauchage des abords, débroussaillage, élagage, abattage, balayage de la piste, curage des fossés, ramassage des débris, nettoyage des panneaux de signalisation, sans oublier l'installation et l'entretien du mobilier urbain et touristique : bancs, tables, poubelles, potelets, barrières ou autres dispositifs limiteurs d'accès, clôtures, panneaux d'information, et des petits aménagements de convivialité (aires de repos) et de chemins d'accès au RAVeL.

Quelles sont les règles de circulation ?

Il s'agit de voies publiques, la circulation sur celles-ci est donc régie par le code de la route. Elles ont un statut de « chemin réservé » (article 22 quinquies du code) et dès lors la vitesse y est limitée à 30 km/h, et cela concerne non seulement les véhicules qui y ont accès pour des raisons particulières, mais aussi les vélos.

Ne peuvent circuler sur ces chemins que les catégories d'usagers dont le symbole est reproduit sur les signaux placés à leur accès. Toutefois, sont autorisés : les véhicules prioritaires lorsque la nature de leur mission le justifie (ambulance et pompiers). Moyennant autorisation : les véhicules de surveillance, de contrôle et d'entretien de ces chemins, les véhicules des riverains et de leurs fournisseurs, les véhicules affectés au ramassage des immondices. Les usagers du RAVeL ne peuvent se mettre mutuellement en danger ni se gêner. Ils doivent redoubler de prudence en présence d'enfants et ne peuvent entraver la circulation sans nécessité. Les jeux sont autorisés.

 En savoir plus : ravel.wallonie.be



 **D'ICI ET
D'AILLEURS**



Des trottinettes électriques partagées à Bruxelles

La start-up « Troty » propose trente (bientôt soixante) trottinettes électriques en free floating sur Etterbeek, Ixelles et la ville de Bruxelles, à l'image de la société « Bird » à San Francisco où ce concept rencontre un franc succès. Le système, actuellement en phase test, est assez semblable à celui des vélos et des voitures partagées. Une fois l'application chargée, la trottinette est localisée, puis déverrouillée. Le montant de la location est basé sur une prise en charge fixe de 1 euro, et ensuite de 15 cents/minute. Le chargement s'effectue dans des établissements partenaires (hôtels ou restaurants) ou sur la camionnette qui les collecte le soir après 22 heures. Les trottinettes ont 30 kilomètres d'autonomie et vont jusqu'à du 25 km/h. Le succès semble au rendez-vous et le concept s'invite déjà à Anvers et à Liège.

 *infos : troty.be*



Le Citypass désormais opérationnel à Liège et à Charleroi

Cet abonnement intégré permet de prendre le train et les bus/métro du TEC pour un prix bien plus intéressant qu'auparavant à Charleroi et à Liège, couvrant ainsi d'importants pôles d'emplois et d'activités. L'abonnement, d'un mois ou d'un an, est chargé sur la carte Mobib. Le système est aussi d'application à Anvers et à Gand.

 *infos : www.belgianrail.be*



Bientôt des routes électrifiées. La Suède investit

La Suède a inauguré un tronçon de route de 2 kilomètres, baptisée « eRoadArlanda ». Il relie un terminal de fret de l'aéroport de Stockholm-Arlanda à la zone logistique de Rosersberg. Un camion PostNord équipé d'un patin va effectuer des tests durant une période de 2 ans. Le patin est alimenté par un rail électrique relié à la terre. Les capteurs vérifient la présence du rail et activent le déploiement du patin, qui, en cas de dépassement ou de problème technique, est rétracté. En fonction des résultats du test, l'administration suédoise pourrait décider d'équiper d'autres grands axes. 7,6 milliards d'euros seraient nécessaires si la Suède envisageait de couvrir les 20.000 kilomètres de son réseau routier.

 *infos : <https://eroadarlanda.com>*



Shop&Drive : le concept d'achat minute est arrivé à Liège

Après Courtrai, Mons, La Louvière... Liège propose dans 20 rues de la ville 223 emplacements de stationnement de courte durée (30 minutes maximum) contrôlés par des capteurs intégrés dans le sol. Au-delà de ce temps, la sanction administrative de 55 euros est d'application. Le système fonctionne du lundi au samedi de 8 heures à 18 heures. Il concerne tous les véhicules, y compris les détenteurs d'une carte de riverain, d'une carte PMR ou d'une vignette de stationnement. Via l'appli, le smartphone permet la navigation vers l'emplacement visé. Les places disponibles s'affichent sur le smartphone, qui indique ensuite le décompte d'utilisation du temps de stationnement autorisé.

Infos : [Shop&Drive, Liege.be](#)



L'Enjambée relie presque Jambes à Namur

Cofinancée par la Wallonie et l'Europe (fonds FEDER), l'Enjambée est la toute nouvelle passerelle cyclo-piétonne qui va permettre aux cyclistes et aux piétons de relier Jambes à Namur en toute tranquillité. La structure, constituée de cinq pièces de 20 mètres de long a été assemblée sur un ponton amarré en rive droite, avant de faire l'objet d'une rotation et de la mettre parfaitement en place. Il reste maintenant à aménager les rampes d'accès et à installer les différents équipements nécessaires. Ce chantier est géré et dirigé par la direction des Voies hydrauliques du SPW. Nous y reviendrons dès que la passerelle sera opérationnelle, ce qui est prévu pour la fin de cette année.

Infos : [L'Enjambée, Ville de Namur](#)



À Paris, Autolib : c'est fini ?

Difficile à imaginer. Dix ans après son lancement, la petite voiture électrique parisienne, qui se déplaçait de borne en borne disparaît. Le concept n'a jamais été viable paraît-il et les pertes financières sont énormes. Place aux successeurs d'Autolib qui assureront un service en free floating, parmi lesquels Renault et le groupe PSA se montrent déjà parties prenantes. Il n'y aura plus d'exclusive. Pour mémoire, le service d'autopartage a compté jusqu'à 1 100 stations (6 300 bornes) dans 100 communes d'Île-de-France.



MOBILITÉ DOUCE

La voie verte urbaine s'installe petit à petit dans le paysage namurois



Namur, voie verte urbaine, plan d'ensemble. Source : Ville de Namur, 2018.

Depuis plusieurs années déjà, la Ville de Namur porte le projet de relier la gare de Namur à la gare de Jambes, en site propre, pour les piétons et les cyclistes, et plus largement de connecter cette liaison aux RAVeL 142 à Saint-Servais ainsi qu'au RAVeL de Meuse à hauteur du boulevard de Meuse : soit un itinéraire de 4 kilomètres. Cet objectif nécessite une attention de tous les instants car, en zone urbaine en particulier, le nombre d'intervenants privés et publics est élevé, le long d'un tracé très convoité par d'autres projets urbains.

Et c'est un peu un parcours semé d'embûches, car il s'agit de garantir en permanence la prise en compte des besoins de sécurité des cyclistes et des piétons, les largeurs de cheminement nécessaires, un revêtement adéquat et si possible identique sur tout le tracé, des accès et des traversées de voiries sécurisées... en regard des projets prévus dans ce périmètre : immobiliers d'une part, et d'infrastructures d'autre part.

Pourquoi ce tracé ?

Cette voie verte constitue l'ossature du réseau des modes actifs namurois. En effet, elle prend place dans le couloir du chemin de fer, contourne les cœurs de Namur et de Jambes et dessert des pôles d'habitats centraux, ainsi que des pôles d'intérêt régional : l'administration wallonne, les infrastructures de l'Adeps, un complexe cinématographique, des écoles...



Un schéma directeur comme document de référence

Pour s'assurer de garder son cap tout au long de la mise en œuvre de son projet, la Ville de Namur s'est dotée d'un schéma directeur. Celui-ci fixe des lignes directrices pour l'aménagement de la voie verte et découpe le tracé en autant de tronçons que de situations spécifiques et d'interlocuteurs différents. En effet, de nombreux propriétaires et des projets stratégiques pour le développement de la Ville prennent – ou vont prendre – place le long du tracé. Le schéma directeur localise précisément la voie verte et définit des profils en travers-type qui déterminent des largeurs de l'itinéraire sur base d'un partage ou non de l'espace entre piétons et cyclistes, en fonction de chaque contexte. Le statut est bien sûr celui du « chemin réservé » (F99), comme pour le RAVeL régional.

Une mise en œuvre au coup par coup

Depuis la réalisation du tronçon reliant le RAVeL de la ligne 142 à Saint-Servais à la gare en 2010, des tronçons sont mis en œuvre « plic-ploc », sans véritable continuité, mais profitant de chaque opportunité qui se présente, au risque de mettre à mal le projet. Jusqu'à présent, le projet est encore peu compréhensible pour le grand public et rarement utilisable en l'absence d'itinéraire continu.

Premiers jalons côté Namur

De la gare de Namur au pont du Luxembourg : ça bouge ! Pour donner un aperçu des projets et chantiers multiples et variés prévus et à venir... Les abords de la gare de Namur subissent et vont subir encore des interventions importantes. Actuellement, l'aménagement de la gare des bus sur la dalle de la gare de chemin de fer conduit à des travaux d'infrastructures au travers desquels se glisse ... un petit tronçon de

voie verte. La Ville vient de réaliser un autre chaînon le long du boulevard Cauchy. Il va se poursuivre ensuite dans le cadre de projets immobiliers privés dont le permis a prévu, en charges d'urbanisme, le passage de la voie verte devant les bâtiments. Le tracé devra emprunter une passerelle franchissant l'avenue Albert 1^{er}, aujourd'hui en demande de permis d'urbanisme.

L'épure est fixée côté Jambes

Si le franchissement de la Meuse, en parallèle aux lignes de chemin de fer, est réalisé, côté Jambes une rampe pour permettre l'accès au halage situé en rive droite de Meuse doit être réalisée, elle est en cours de chantier. Pour la suite, il n'y a pas de projet réellement approuvé, mais un tracé idéal prend place le long du chemin de fer. Un obstacle de taille reste la traversée de l'avenue Prince de Liège, en passerelle au-dessus de la voirie régionale. Le tracé est ensuite appelé à longer la future collectrice (contournement de Jambes) et à profiter des aménagements qui seront réalisés dans le cadre des suppressions de passages à niveau.

Rendez-vous... un peu plus tard

Cette description, un peu complexe, montre bien les enjeux et les difficultés qui émaillent la réalisation d'un tel projet. Il faut donc être armé de détermination et de patience ! Mais, étape après étape, le projet s'installe. L'inauguration de la voie verte urbaine s'inscrit petit à petit dans la réalité et fait désormais partie des projets namurois, et des attentes des Namurois. À suivre ...

 *En savoir plus : [Etude voie verte urbaine, Ville de Namur](#)*

↳ Gérer au quotidien

Comme pour tout projet d'aménagement, élus et techniciens adoptent une démarche de concertation et d'information avec tous les acteurs concernés. Cependant, la mise en œuvre de ce type de projet est particulièrement complexe et délicate, car :

- Les enjeux et les besoins sont variés et parfois contradictoires, et l'espace urbain fort contraint ;
- Il n'y a pas maîtrise publique de l'ensemble du tracé : en effet, certaines emprises font partie du domaine privé ;
- Les partenaires publics sont nombreux : SNCB, Infrabel, SPW (routes et voies hydrauliques) et la Ville ;
- Les interlocuteurs privés sont encore plus nombreux ;
- Le statut officiel de l'ensemble de l'infrastructure n'est pas défini : tous les maillons ne bénéficient pas du statut régional « RAVeL » ;
- Les modes de financement sont variés ;
- La mise en œuvre du projet nécessite de nombreuses années car elle est liée à plusieurs projets : immobiliers et d'infrastructures.



↳ Une exposition grand public

Le pavillon d'aménagement urbain de Namur est un espace destiné à encourager une dynamique de communication entre la Ville, les acteurs de son développement et le grand public, mais aussi, tout simplement, de rendre différentes problématiques compréhensibles et attractives pour le citoyen.

Dernière exposition en date : le plan vélo. Une évaluation de la mise en œuvre du plan vélo entrepris en 2009 est déclinée en 15 panneaux. Elle fait une part belle à la voie verte urbaine mais aussi à toutes les infrastructures destinées au vélo, le réseau cyclable namurois, les campagnes et initiatives pour promouvoir le vélo... À voir avant le 4 octobre !

LU POUR VOUS

Mobilité : quelle vision dans dix ans ? Supplément in TEC Mobilité intelligente n°238, juillet 2018

Au sommaire de ce tiré-à-part réalisé sur base du travail d'une cinquantaine d'experts réunis en groupes de travail, chapeautés par l'ATEC et le Cerema :

- Gestion multimodale des trafics : optimiser le partage de l'espace public
- Mobility as a service : Le Maas : la révolution d'une « mobilité sans couture »
- Mobilité pour les territoires peu denses : comment apporter des solutions de mobilités économiques et inclusives
- Logistique urbaine : la grande métamorphose
- Big data : la promesse des données de mobilité
- Infrastructures connectées : comment les ITS transforment la route



Transports urbains et tourisme, Cerema, (Connaissances), 2015

Certaines villes touristiques de taille petite à moyenne (de moins d'un millier d'habitants à quelques dizaines de milliers pour les exemples étudiés ici), voient leur population décupler en période de vacances scolaires, ou au cours des week-ends. Elles sont confrontées à la problématique des déplacements de leurs visiteurs et de leurs résidents. Elles doivent réussir à concilier au mieux attractivité du site et qualité de circulation pour chacun.

En s'appuyant sur les bonnes pratiques de sept cas français étudiés dans le détail, cet ouvrage démontre aux acteurs locaux comment améliorer les déplacements touristiques, sans remise en question de l'attractivité des sites, non seulement en termes d'infrastructures, mais également d'information, de tarification...sans oublier la gouvernance et les partenariats au sein d'un territoire



Transports urbains et tourisme Regard sur les villes touristiques moyennes





 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 : Sensibilisation scolaire, "mon air mon école". Source : ecole-libre-rumes.be