

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

Le street art – ou art urbain – langage de l'espace public

Semaine de la mobilité 2018. Toujours plus loin...

La « **rue scolaire** » est entrée dans le code de la route

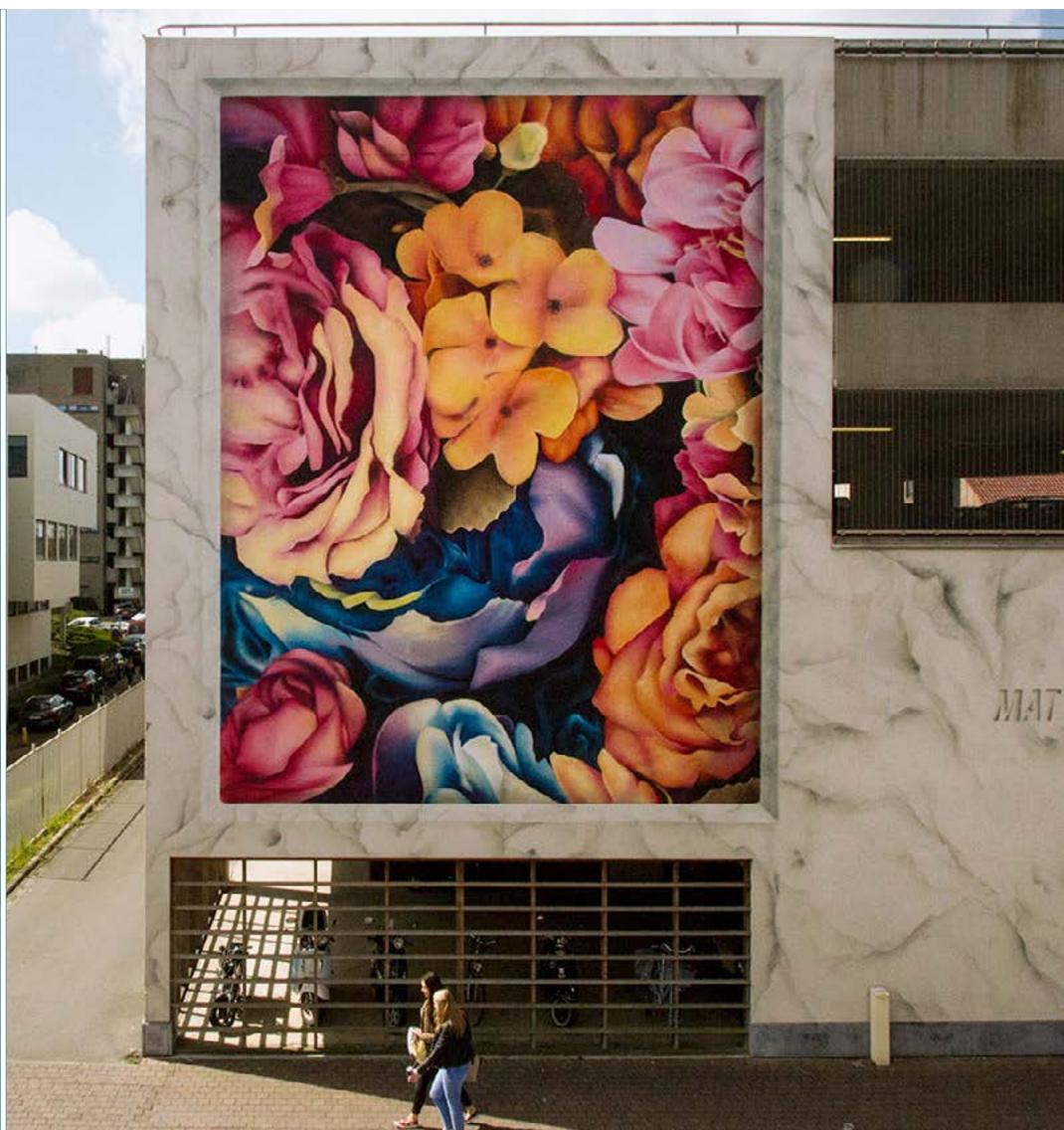
Des petits sous pour **encourager la mobilité douce vers l'école**

L'offre suburbaine « **S** » de la **SNCB** se concrétise

Vélo. Signaux B22 – B23 en Wallonie. Un état des lieux

Question de CeM. **Deux-roues motorisés et piste cyclable.** Le vrai et le faux

D'ici et d'ailleurs





Le street art – ou art urbain langage de l'espace public

Le street art regroupe différentes formes d'expression artistiques visuelles réalisées dans la rue ou dans des lieux publics et englobe diverses techniques telles que le graffiti, le trompe-l'œil, le pochoir, le sticker, la mosaïque, l'affichage... On peut globalement le considérer comme un art éphémère, destiné à un large public.

Né au cours des années 1960, ces manifestations se sont d'abord exprimées dans la clandestinité, la nuit, car elles étaient interdites et pouvaient conduire à des peines de prison. Aujourd'hui cette expression artistique se déroule aussi dans des formes plus officielles. L'art urbain se déploie donc entre vandalisme et commande, entre refus de l'art comme marchandise et marché de l'art.

La ville y fait figure de laboratoire, de terrain d'expérimentation, de lieu d'expression, d'appropriation et d'interactions. **Les thématiques des interventions sont multiples.** Elles sont politiques, sociales, et questionnent l'individu au cœur de son environnement urbain. Elles sont aussi conceptuelles, voire visent tout simplement à apporter formes et couleurs dans un environnement plutôt terne et gris.

Alors **pourquoi s'intéresser à l'art urbain**, dans l'édito d'un journal consacré à la mobilité ?

Au-delà d'une réflexion sur ce mode d'expression, son histoire et sa reconnaissance aujourd'hui comme une forme artistique, **ce qui est de nature à dynamiser, à rendre plus vivant, plus humain, l'espace public est essentiel et peut contribuer à l'attractivité de la ville**, à inciter le piéton et le cycliste à multiplier les occasions de s'y déplacer.

Pour en parler au plus près de la problématique des déplacements, à Ottignies, une nouvelle fresque murale, située sous un pont de la SNCB, rue des Deux Ponts, évoque des moments de la vie qui parlent de mobilité : usagers du train, randonneur, skateur, scooter, covoitureur...



Charleroi, fresques murales. Source : tv5monde

C'est la Ville qui, dans le cadre de la Semaine de la mobilité et avec l'accord de la SNCB, a commandé cette œuvre au collectif FarmProd afin d'agrémenter le lieu tout en sensibilisant les passants à la mobilité alternative. On est donc loin ici d'une démarche spontanée, à dimension politique, puisque les esquisses ont fait l'objet d'une validation par la Ville et que le cadre est clairement identifié et balisé. Mais la démarche s'inscrit dans la réappropriation de ses espaces publics et de ses rues.

Cela ne signifie pas que le **street art** doit envahir les rues, les places, n'importe où, n'importe comment, mais qu'il est susceptible de constituer un ingrédient, parmi d'autres, pour apprivoiser l'espace. Parce que la ville et les lieux où nous nous déplaçons sont vivants, appartiennent au présent et ont beaucoup de choses à nous dire.

 La rédaction





ÉVÉNEMENTS

Semaine de la mobilité 2018. Toujours plus loin...

En chiffres

- 74 communes
- 298 actions
- 51 défis d'administrations communales
- 62 défis d'entreprises et de zones d'activités économiques
- 7 défis d'écoles



Cette dix-huitième édition de la Semaine de la mobilité wallonne a encore tenu ses promesses. Calquée sur la Semaine européenne de la mobilité, elle s'est tenue, comme chaque année, du 16 au 22 septembre. **Tout au long de la semaine, le citoyen était invité à tester et à privilégier les modes de déplacements doux et alternatifs à la voiture particulière** tels que les transports publics, le covoiturage, la voiture partagée, le vélo, la marche à pied... Une occasion renouvelée de mettre en valeur et de faire goûter les alternatives disponibles en matière de déplacements.

Cent fois sur le métier...

C'est un travail de longue haleine, qui nécessite enthousiasme, créativité et professionnalisme de la part des différents acteurs qui montent et portent des projets. **La Semaine de la mobilité, avec son impact médiatique, constitue un moment privilégié pour initier des actions.**

Quel bilan pour cette édition ?

Le taux de participation se porte de mieux en mieux. Le nombre de communes impliquées est en constante augmentation. Quant aux entreprises, leur participation est en forte croissance, et pour cause : mobilité et accessibilité sont l'objet de préoccupations partagées.

Le challenge vélo

Organisé par Tous vélo-actifs, **le challenge vélo visait à inciter le personnel des entreprises publiques et privées à utiliser le vélo pour effectuer les déplacements professionnels** (domicile-travail et mission). 730 personnes, provenant de 192 entreprises, administrations, universités, associations... ont joué le jeu et parcouru ensemble 58 423 kilomètres.

Cette année, il était proposé de partager un itinéraire afin d'encourager le bike coaching et la prise de décision pour améliorer les infrastructures cyclables wallonnes. 650 itinéraires sont ainsi en cours d'encodage et seront publiés sur www.veloactif.be.

Chaque jour, un cycliste a été tiré au sort et a reçu un pack vélo. En outre, l'Institut scientifique de service public (ISSEP), à Liège, qui a parcouru le plus de kilomètres à vélo rapporté au nombre de travailleurs de l'entité, va bénéficier d'un vélo à assistance électrique en leasing pendant un an.

Le défi

Si le champ des activités est vaste et laissé à l'appréciation de chacun, **le défi proposé aux entreprises, aux administrations communales, aux écoles... constitue un bon indicateur du dynamisme des participants.** Ce concept a été initié il y a quelques années déjà en Région wallonne.

L'objectif est d'inciter à mener des actions originales tout en mettant en valeur les actions de fond. Séances de coaching sur la mobilité, initiation au vélo à assistance électrique, petits déjeuners de la mobilité, sensibilisation au covoiturage... Sans doute rien de spécifiquement innovant, mais le succès est rencontré et la qualité de l'organisation de ces défis montre clairement une appropriation, par les uns et les autres, du concept.

Un prix sera décerné aux entités les plus actives lors de cette édition de la Semaine de la mobilité. Celui-ci sera remis à l'occasion du Colloque des Experts de la Mobilité de ce 23 novembre. Trois catégories seront alors récompensées : Administrations publiques - Entreprises - Représentants du personnel.

Signalons l'action de certains GAL (Groupe d'action locale) dont la mobilité figure dans le programme d'action.



Focus sur la Ville de Soignies

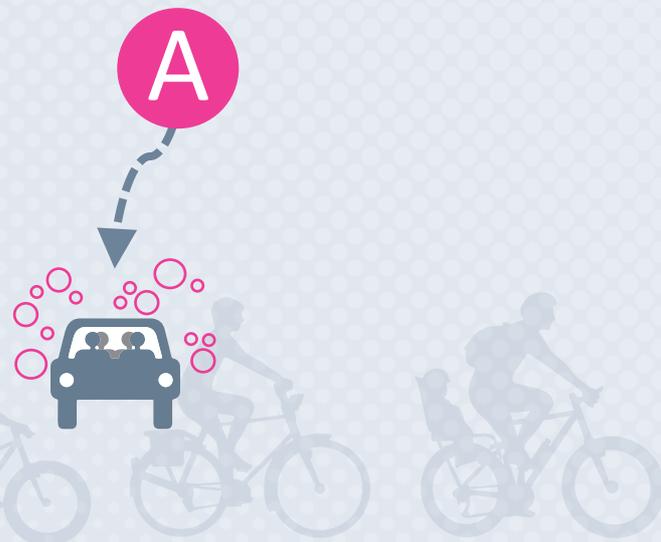
Trois défis ont été proposés au personnel de l'administration communale :

- **Un tour virtuel** de la province de Hainaut à pied et à vélo, avec un encodage des kilomètres parcourus et la mise à jour des étapes au quotidien sur une carte placée à l'accueil, et une carte postale humoristique et décalée de la ville propre à l'étape du jour ;
- **Une « mobi-carte du covoiturage »** : chacun plaçait une gommette de son lieu de départ et dessinait son trajet sur la carte placée à l'accueil. La matérialisation des tracés permettait de visualiser les collègues qui se déplacent à proximité et de mettre ceux-ci en relation ;
- **Le « mur aux photos »** : chaque agent était invité à immortaliser un instant au cours de ses déplacements durant la semaine : selfie, moment insolite...

Pour la carotte au bout du bâton, des lots ont été offerts lors du petit déjeuner le vendredi : bracelet d'activité pour les participants au Tour du Hainaut, bons de carwash pour les covoitureurs et un appareil photo instantané pour l'auteur de la photo plébiscitée.

Le Tour de Hainaut a été bouclé en 5 étapes avec 470 kilomètres parcourus par une quinzaine d'agents. Une quinzaine d'autres agents ont aussi tenté le covoiturage durant la semaine.

L'impact des actions a été quantifié en termes d'écologie et de mobilité afin de conscientiser les agents sur l'importance du changement d'habitude à effectuer.



Source : Ville de Soignies

Le Service public de Wallonie s'implique

Cette année, une volonté de sensibiliser et d'impliquer l'ensemble des Directions générales a, entre autres, conduit à organiser un midi consacré à la micro-mobilité, proposant de tester ces petits engins électriques qui permettent de parcourir des distances un peu plus longues que la marche à pied : trottinettes électriques, hoverboard, monoroue...

Rendez-vous au printemps prochain

Des rencontres seront organisées par la Direction de la Planification de la Mobilité du SPW pour découvrir des bonnes pratiques retenues d'éditions précédentes, entendre des témoignages d'entreprises et de communes et prendre connaissance de l'aide que les partenaires de l'événement sont susceptibles d'apporter afin de mieux cibler, d'encadrer et d'accompagner les différents projets.

Et pour donner des idées, rappelons que le portail mobilité de la Région wallonne (<http://mobilite.wallonie.be/home/agenda/semaine-de-la-mobilite.html>) collationne l'ensemble des projets qui se sont déroulés sur son territoire depuis 2013. A consulter absolument !

Contact : semaine.mobilite@spw.wallonie.be



MOBILITÉ SCOLAIRE

La « rue scolaire » est entrée dans le code de la route

Nous vous annonçons ce nouveau concept en test en Flandre et à Bruxelles et le projet de loi y relatif dans le numéro précédent. Cette fois, la loi du 2 septembre 2018 l'introduit dans le code de la route. La rue scolaire constitue dorénavant un outil légal permettant, lorsque le contexte s'y prête, de limiter l'accès de certaines écoles aux piétons et aux cyclistes.

« Art. 2. L'article 2 de 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, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 10 février 2018, est complété par un 2.68 rédigé comme suit : « 2.68. le terme « rue scolaire » désigne une voie publique située à proximité d'un établissement scolaire qui est temporairement et à certaines heures, pourvue à ses accès d'une barrière déplaçable sur laquelle est apposé le signal C3 complété par un panneau additionnel portant la mention « rue scolaire ».

Art. 3. Dans le même arrêté royal, il est inséré un article 22undecies rédigé comme suit : « Art. 22undecies. Circulation dans les rues scolaires. Dans les rues scolaires, la voie publique est réservée aux piétons et aux cyclistes. Seuls les conducteurs de véhicules à moteur habitant dans la rue ou dont le garage se trouve dans ladite rue, de même que les véhicules prioritaires visés à l'article 37, lorsque la nature de leur mission le justifie, ainsi que les véhicules en possession d'une autorisation délivrée par le gestionnaire de voirie ont accès à la rue scolaire. Les conducteurs qui circulent dans la rue scolaire le font au pas ; ils cèdent le passage aux piétons et aux cyclistes, leur cèdent la priorité et, au besoin, s'arrêtent. Les conducteurs de véhicules à moteur ne mettent en danger ni les piétons, ni les cyclistes et ne les gênent pas. ».

Elle est d'application depuis le 20 octobre. Nous ne manquerons pas de vous informer régulièrement quant aux initiatives intéressantes prises en la matière.



Source : mobilite.wallonie.be



Une campagne a été lancée récemment par la commune de Bonheiden (province d'Anvers) afin d'encourager les enfants à se rendre à l'école à pied ou à vélo en les récompensant. L'objectif était notamment de passer de 12 à 24 % de part modale, mais également d'améliorer la qualité de l'air. Devant le succès rencontré, ce projet vient d'être initié dans deux autres communes du pays : à Crisnée (province de Liège) et à Peer (province du Limbourg).



MOBILITÉ SCOLAIRE

Des petits sous pour encourager la mobilité douce

Des objectifs de transfert modal

La commune de Bonheiden (15 000 habitants) accueille environ 800 écoliers en maternelle et en primaire. Plus de 500 enfants se sont inscrits au projet et la part modale est passée de 12 % à un potentiel de 62 % ! Les enfants se motivent mutuellement à utiliser leur vélo ou à marcher pour se rendre à l'école et deviennent ainsi acteur de leur mobilité. En outre, ils encouragent leurs parents à laisser leur voiture au garage.

Enregistrer les déplacements des enfants

Les trajets sont scannés à partir d'une puce fixée au cartable ou à la roue avant du vélo et les données de chaque enfant sont quotidiennement collectées : nombre de trajets, kilomètres parcourus, économies de carburant, émissions de CO₂ économisées, calories brûlées...

Des « ducats » comme récompense

Chaque fois qu'un élève se rend à l'école à vélo ou à pied, il gagne des points. Un algorithme calcule le nombre de points par trajet à vélo ou à pied. Il tient notamment compte de la distance par rapport à l'école, des conditions météorologiques et de la saison. Les enfants reçoivent des « ducats » qui peuvent être échangés à la kermesse communale. La commune étudie la possibilité d'utiliser ces ducats comme moyen de paiement à la piscine, à la patinoire ou au cinéma.

L'initiative a été récompensée d'un Belfius Smart City Award en 2017.

Une plateforme pour tester le concept auprès de trois communes

À la suite de cette expérience, une plateforme mobilité, spécialement destinée aux enfants, est lancée dans trois communes : à Bonheiden, Crisnée et Peer, afin d'inciter les enfants à devenir eux-mêmes les acteurs de leur mobilité et à participer à l'amélioration de la qualité de l'air aux abords de leur école.

Les écoliers qui se rendront dans leur établissement à pied ou à vélo engrangeront, grâce à une balise, des « petits sous » qu'ils pourront dépenser chez des partenaires locaux et sur des sites de loisirs comme dans les piscines communales. Une expérience à suivre et pourquoi pas à multiplier !

 En savoir plus : <https://smartbelgium.belfius.be/fr/participants/quand-les-enfants-motivent-leurs-parents-a-laisser-leur-voiture-au-garage/>



TRANSPORT EN COMMUN

L'offre suburbaine « S » de la SNCB se concrétise

La SNCB a prévu le déploiement d'une offre suburbaine à Bruxelles et dans les plus grandes villes du pays. AnGeLiC est l'acronyme issu du nom des quatre villes concernées : il s'agit d'Anvers, de Gand, de Liège et de Charleroi. A Liège, il est question du réseau express régional liégeois – REL – et à Charleroi du Réseau express régional carolo – REC.

Annoncée depuis quelques années déjà, cette nouvelle offre – baptisée S – a pour objectif de desservir un périmètre de 20 à 30 kilomètres autour de ces villes avec une fréquence attractive. L'enjeu est de mettre à la disposition des usagers des moyens de transport de proximité en plus des relations ferroviaires entre les grandes villes. Concrètement, les trains locaux L arborent dorénavant le signe S, de couleur jaune.

A Liège, l'offre S comprend quatre lignes suburbaines convergeant vers Liège-Guillemins et dessert 59 gares ou points d'arrêt. A Charleroi, elle comporte également quatre lignes et dessert 52 gares, contre trois lignes à Gand et quatre à Anvers.

Les modifications sont bien sûr intégrées à l'outil de planification des trajets sur le site de la SNCB.

Pour Liège, cela a signifié l'ouverture de trois nouveaux points d'arrêt ou anciennes gares, à savoir celles de Seraing, d'Ougrée et de Chaudfontaine.

 *En savoir plus : Trains S – SNCB*



Source : wikipedia

Focus sur la gare de Chaudfontaine

Après les gares de Seraing et d'Ougrée en juin dernier, **la gare de Chaudfontaine**, fermée il y a 32 ans, **vient de rouvrir ses portes. L'offre prévoit trois trains par heure à l'heure de pointe et deux trains par heure en heure creuse et le week-end.** La ligne S41, qui s'arrête dorénavant à Chaudfontaine, relie Herstal à Verviers-Central sur la ligne 37. Le trajet vers la gare des Guillemins dure une dizaine de minutes contre 20 minutes minimum en voiture et 30 minutes en bus. Pour atteindre Verviers, 15 minutes seulement sont nécessaires. Les trains circulent entre 6h30 et 21h. Il n'y a pas de guichet, mais un automate est placé sur le quai.

La gare de Chaudfontaine est reprise dans la zone de validité du City Pass, lancé le 1er juillet avec le TEC. Pour rappel, cet abonnement intégré, et sa version 24h (disponible depuis septembre), permet aux voyageurs d'emprunter tant les trains de la SNCB que les bus du TEC dans une zone couvrant à la fois les pôles d'emploi les plus importants de l'agglomération liégeoise et les principaux centres scolaires, dont celui de l'Université de Liège.

Elle permet aussi aux étudiants qui se rendent chaque jour au Sart Tilman à partir des gares situées en amont de la vallée de la Vesdre (Verviers-Central, Welkenraedt...) de rejoindre l'ULiège et le CHU via le bus 28 du TEC sans devoir traverser la ville. Une meilleure cohérence des horaires de bus et de trains est à l'étude. Par ailleurs, plus d'une centaine de places de parking seront disponibles à proximité de la gare.





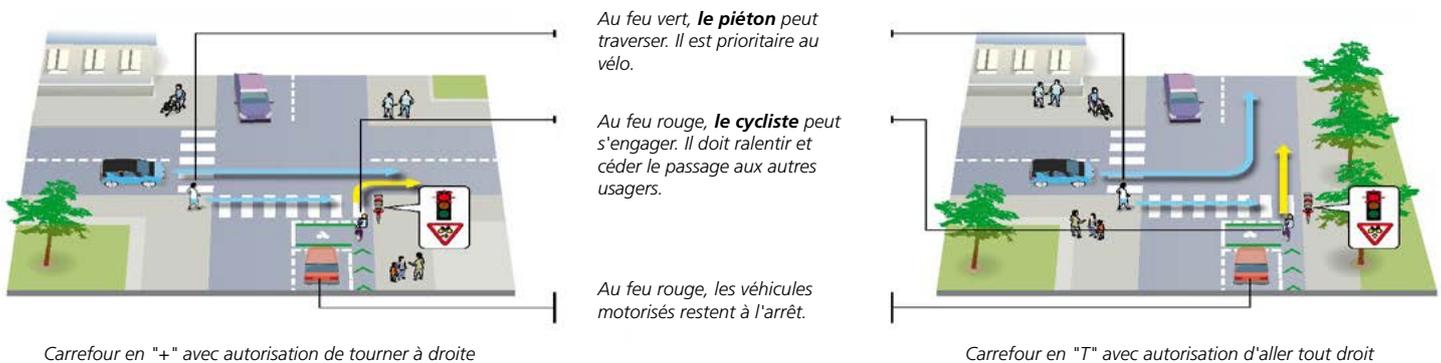
🔍 Signalisation B22. Source : monchervelo.fr

VÉLO Signaux B22 – B23 en Wallonie. Un état des lieux

Les signaux routiers B22 et B23, introduits en 2011 dans le code de la route¹, autorisent les cyclistes à franchir, sous certaines conditions, un feu rouge ou orange afin de tourner à droite ou de continuer tout droit. Il s'agit d'une dérogation au principe général de primauté des signaux lumineux (lorsqu'ils fonctionnent) sur les signaux routiers, à l'exception des feux jaune-orange clignotant et des signaux lumineux placés au-dessus des bandes de circulation.

¹ Loi 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 afin d'autoriser les cyclistes à franchir dans certains cas les feux de signalisation (M.B. du 3 février 2012) et Loi du 15 août 2012 modifiant l'article 6.3 de 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 afin d'introduire une dérogation au principe général de primauté des signaux lumineux de circulation en ce qui concerne les signaux routiers relatifs à la priorité pour les cyclistes (M.B. du 25 septembre 2012).

 "Le tourne à droite des cyclistes au feu rouge" : schéma de principe. Source : Pau-Circulation.fr



Cette disposition est d'application dans plusieurs pays européens. Les évaluations menées montrent qu'elle n'engendre pas d'accidents supplémentaires et ... que certains cyclistes, qui montaient sur le trottoir pour éviter le feu, restent dorénavant sur la chaussée.

À Bruxelles, le placement des signaux B22 et B23 est obligatoire à tous les carrefours à feux tricolores, sauf là où la visibilité est insuffisante. Un arrêté ministériel impose leur placement dans les 19 communes de la Région. Le contexte de la Région wallonne est un peu différent. De nombreux carrefours à feux tricolores ne sont pas situés en zone urbaine dense.

Sur les routes régionales wallonnes, les signaux B22 et B23 sont placés progressivement. Dans un premier temps, 45 installations tricolores ont été équipées sur base de critères de mise en œuvre. L'un d'eux était l'obligation d'avoir un aménagement cyclable réglementaire ou un chemin réservé qui se poursuivait après le carrefour à feux.

Dorénavant, de nouveaux critères sont d'application. Ainsi :

- il n'est plus nécessaire qu'un aménagement cyclable réglementaire se poursuive après les feux, pour autant que cette voirie soit communale. Il est cependant conseillé d'avoir au minimum l'amorce d'une bande cyclable suggérée (logos vélos et chevrons) pour rappeler la présence de cyclistes ;
- si le cheminement se poursuit vers une bande bus ou un site spécial franchissable sur lequel les cyclistes sont autorisés, la pose d'un signal B22 ou B23 est également possible ;

- pour les traversées piétonnes régulées, c'est-à-dire équipées de feux, en section et hors carrefour, la pose d'un signal B23 est possible en l'absence de conflits adjacents. En effet, dans certains cas de figure, la régulation de la traversée piétonne permet également, par exemple, la sortie de sites privés. La présence de cheminements cyclables de part et d'autre de la traversée n'est pas une obligation.

722 installations tricolores sont répertoriées sur les routes régionales en Wallonie : en carrefour et en section. La Direction de la Sécurité des Infrastructures routières vient de procéder à des inspections de terrain et a identifié, en plus des 45 installations existantes, 385 installations supplémentaires potentielles à équiper. Elles sont proposées à l'examen des Directions territoriales. Cela représente un peu moins de 700 signaux à placer, avec un objectif de mise en œuvre d'ici mi - 2019.

Bon à savoir ! la Direction de la Sécurité des Infrastructures routières prépare un ensemble de fiches techniques qui décrivent la réglementation routière, les équipements et les aménagements routiers. Cette « Sécurithèque » sera bientôt à la disposition des communes. L'une des fiches est consacrée aux signaux B22 et B23 et détaille différents cas de figure, favorables ou défavorables.

 Contact : frederic.baelen@spw.wallonie.be

Question de CeM



Deux-roues motorisé et piste cyclable : le vrai et le faux

Tout d'abord, rappelons que le code de la route distingue plusieurs catégories de deux-roues motorisés : les cyclomoteurs de classe A, les cyclomoteurs de classe B, les speed pedelecs ou cyclomoteurs de classe P et les motocyclettes¹. À chacune de ces catégories, correspondent des règles de circulation spécifiques, notamment relatives à l'utilisation des pistes cyclables.

 **Cyclomoteurs de classe A** : véhicules à deux (ou à trois) roues avec une cylindrée de 50 cm³ maximum et une puissance nette maximale qui ne dépasse pas 4 kWh, ou un moteur électrique dont la puissance nominale continue maximale est inférieure à 4 kW, dont la vitesse maximale est de 25 km/h. Le permis de conduire n'est pas nécessaire.

Les cyclomoteurs de classe A

Les conducteurs de cyclomoteur de classe A doivent obligatoirement utiliser la piste cyclable signalée soit par des marques routières, par les panneaux D7 (piste cyclable obligatoire) ou D9 (partie de la voie publique réservée à la circulation des piétons, des bicyclettes et des cyclomoteurs de classe A), si elle existe bien sûr, se situe à leur droite par rapport au sens de leur marche et est praticable.

À noter aussi que certains sens uniques limités (SUL) sont ouverts à la circulation des cyclomoteurs de classe A, moyennant signalisation du sens unique limité et addition du panneau signifiant l'exception faite aux cyclistes et aux cyclomotoristes de classe A.



¹ Source : code de la route – article 2.17 et 2.18.



Les cyclomoteurs de classe B

Une distinction doit être faite en fonction des limitations de vitesse en vigueur.

Dans les zones où la limitation de vitesse est de 50 km/h ou moins, les conducteurs de cyclomoteurs de classe B peuvent choisir d'emprunter soit, si elle existe et est praticable, la piste cyclable signalée par des marques routières ou par le panneau D7, soit la chaussée.

L'utilisation de la piste cyclable est autorisée à condition que les autres usagers s'y trouvant ne soient pas mis en danger.

Lorsque la limitation de vitesse est supérieure à 50 km/h, les conducteurs de cyclomoteurs de classe B doivent utiliser la piste cyclable signalée par des marques routières ou par le panneau D7, si elle existe et est praticable.

Toutefois, les conducteurs de cyclomoteurs de classe B ne peuvent emprunter une piste cyclable que si elle se situe à leur droite par rapport au sens de leur marche. Une piste cyclable signalée par un panneau D7 peut être rendue obligatoire ou être interdite pour les conducteurs de cyclomoteurs de classe B, via l'adjonction de panneaux additionnels. Enfin, les conducteurs de cyclomoteurs de classe B ne peuvent emprunter de piste cyclable signalée par le panneau D9 ou D10 (partie de la voie publique réservée à la circulation des piétons et des cyclistes).

Les cyclomoteurs de classe P ou speed pedelecs

Le speed pedelec est soumis aux règles qui régissent les cyclomoteurs de classe B. Toutefois, les nouveaux signaux additionnels M11 à M18 permettent au gestionnaire de voirie d'autoriser la circulation du speed pedelec là où les cyclomoteurs de classe B seront toujours interdits. Par ailleurs, ils sont autorisés sur les chemins réservés aux piétons, cyclistes et cavaliers F99-F101, pour autant que le pictogramme les représentant figure sur le signal.

Les motocyclettes (ou motos)

Comme les automobilistes, les motards doivent rouler sur la chaussée et ne peuvent donc utiliser une piste cyclable. Mais, contrairement aux automobilistes, ils peuvent emprunter une bande bus ou un site spécial franchissable pour autant que le signal routier y présente le symbole de la moto. Celui-ci peut aussi être marqué au sol.

 **Cyclomoteurs de classe B** : véhicules à deux (ou à trois) roues, à l'exception des cyclomoteurs de classe A, avec une cylindrée maximale de 50 cm³ et une puissance nette maximale qui ne dépasse pas 4 kWh, ou un moteur électrique dont la puissance nominale continue maximale est inférieure à 4 kW, dont **la vitesse maximale est de 45 km/h**. Un permis de conduire AM ou B est requis.



 **Cyclomoteurs de classe P** : véhicules à deux roues à pédales, à l'exception des cycles motorisés, équipés d'un mode de propulsion auxiliaire dans le but premier d'aider au pédalage et dont l'alimentation du système auxiliaire de propulsion est interrompue lorsque le véhicule atteint **une vitesse maximale de 45 km/h**, une cylindrée inférieure ou égale à 50 cm³ avec une puissance nette maximale qui ne dépasse pas 4 kW s'il s'agit d'un moteur à combustion interne, ou une puissance nominale continue maximale inférieure ou égale à 4 kW s'il s'agit d'un moteur électrique. Leur utilisation nécessite un permis de conduire de type AM ou B.



 **Motocyclettes** : véhicules à deux (ou trois) roues, dont la cylindrée est supérieure ou égale à 50 cm³ et/ou **la vitesse en palier peut dépasser 45 km/h**. Leur utilisation nécessite un permis de conduire de type A.



 **D'ICI ET
D'AILLEURS**



Navette autonome : un véhicule en test à Han-sur-Lesse et à Waterloo

Ce véhicule sans chauffeur transporte jusqu'à 15 personnes à l'intérieur du domaine de Han-sur-Lesse, sur une distance de 500 mètres, reliant le parking des bus et des autocars à la billetterie. Aujourd'hui il y a encore un steward à bord avec un permis D qui est obligatoire. Mais il ne touche à rien. Le véhicule détecte tous les obstacles et est spécialement programmé sur le circuit concerné. Depuis octobre, une autre navette effectuée à Braine-l'Alleud un trajet de 2,4 km, depuis la butte du Lion jusqu'à la ferme d'Hougoumont, lieu emblématique de la bataille de Waterloo. Rappelons que le code de la route a été modifié au début de cette année afin d'autoriser ces tests.



Zones 30 à Liège : un premier quartier, bientôt suivi d'un deuxième

C'est le quartier de Bressoux qui en sera le premier exemple. 37 rues sont concernées. Elles ont fait l'objet de divers petits travaux d'aménagement : plateaux, trottoirs traversants, avancées de trottoirs... soit 250 000 € de travaux, dont 80 % sont financés par la Région wallonne dans le cadre du projet Wallonie cyclable. Le prochain quartier devrait être celui du Longdoz.



Un train à hydrogène en test dans le nord de l'Allemagne

La mise en service du tout premier train à hydrogène a eu lieu en Basse-Saxe, en Allemagne. Fabriqué par Alstom, ce train nommé Coradia iLint dessert une ligne de 100 kilomètres. Il est équipé de piles à combustible qui transforment en électricité l'hydrogène stocké sous forme gazeuse dans le toit. Un plein d'hydrogène assure 1 000 kilomètres d'autonomie au train qui pourra rouler à une vitesse maximale de 140 km/h. Par ailleurs, les rames sont équipées d'un système de récupération d'énergie au freinage qui alimente des batteries lithium-ion, lesquelles sont sollicitées durant la phase d'accélération. Chaque train composé de deux rames peut transporter jusqu'à 300 passagers dont 150 assis. Le Land de la Basse-Saxe a prévu de s'équiper de 14 trains de ce type pour remplacer sa flotte à moteurs diesel d'ici fin 2021.



La trottinette électrique suscite les convoitises

Dans le précédent Cemaphore, nous annonçons l'arrivée de Troty à Bruxelles, sur le modèle de la société américaine de San Francisco « Bird ». Voilà que cette dernière vient d'installer cent trottinettes en terre bruxelloise. Elles sont disponibles entre 7h et 21h et rentrées pour la nuit. Elles sont disséminées chaque jour en divers endroits stratégiques de la ville comme les gares et les stations de métro. Les utilisateurs, qui doivent être âgés de 18 ans minimum, peuvent déverrouiller la trottinette au moyen d'une application à télécharger sur leur smartphone. L'autonomie de la trottinette est de 20 km. Et à Louvain-la-Neuve, une jeune start-up met depuis peu 50 trottinettes électriques en libre-service à disposition. Elles doivent rester à l'intérieur d'un périmètre déterminé. En dehors de celui-ci l'accélérateur se coupe et la trottinette devient inutilisable.



Plein succès pour les scooters électriques ?

Difficile à dire encore, quoique l'offre augmente de jour en jour. Nous vous avons fait part de l'arrivée de Scooty à Bruxelles, puis à Anvers. Entretemps, de nouveaux acteurs se pressent ! Citons Poppy, qui propose 350 voitures électriques ou roulant au CNG en autopartage à Anvers ainsi que... 25 scooters électriques appelés à se multiplier pour atteindre bientôt 100 unités. Le principe est identique à celui des voitures partagées Poppy : les scooters électriques fonctionnent selon le principe du free floating, et les utilisateurs peuvent parquer leur scooter à tout moment et gratuitement dans la « homezone » Poppy.



Tram de Liège : un pas de plus !

En effet, après moultes péripéties, l'un des deux consortiums encore en piste a été désigné. L'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW) a procédé à la désignation du soumissionnaire préférentiel dans le cadre du marché d'implantation du tram à Liège. L'OTW se fixe maintenant comme objectif l'attribution et la signature du contrat avant la fin de l'année 2018 et une mise en service de la ligne de tram au second semestre 2022.



 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 Etienne WILLAME

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 : Ostende, Street art "The Cristal Ship". Source : streetartbelgium.com