

# le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

Et **personne ne les a vu venir...**

**Entreprises.** Ça bouge de ce côté

Du transport à la demande avec des **véhicules autonomes**

Encadrer l'**arrivée des trottinettes.** Comment ?

Laisser tourner son moteur à l'**arrêt...** c'est interdit !

Une **fédération des coursiers à vélo**

Le **télétravail** dorénavant mieux assuré

Le projet de **Schéma de Développement du Territoire** sur les rails

**D'ici et d'ailleurs**

Question de CeM. Zone de **dépose-minute** ou zone **bleue de courte durée** ?



CeMaphore n°146 ■ mars 2019



 **ÉDITO**

## Et personne ne les a vu venir...

97<sup>ème</sup> édition et **plus de 400 000 entrées !** Le **salon de l'auto** nous est présenté comme « un immense événement populaire où tous, petits comme grands, trouveront à coup sûr de quoi combler leur bonheur ».

Que constate-t-on ? **La voiture reste du rêve pour bon nombre de citoyens.** Au mois de janvier en particulier, **les SUV**, ces voitures hautes sur pattes, faisaient l'objet de nombreuses campagnes publicitaires, tapissant des panneaux géants aux quatre coins de Bruxelles et d'ailleurs. **Quant aux alternatives en matière de véhicules électriques, elles sont bien là mais restent encore discrètes.**

Dans le cadre de ce salon de l'auto, et pour la deuxième fois, **un palais était dédié à la « nouvelle mobilité »**, avec une petite cinquantaine d'exposants sous la bannière « **We are mobility** ». Tout un programme !

Ceux-ci représentaient les transports en commun, les véhicules partagés, les vélos, les petits engins de déplacement électriques ou non avec pistes d'essai (trottinettes, monoroues...), les outils applicatifs, les systèmes de facturation intégrés, les différents accompagnements qui contribuent à insuffler des changements de comportement dans les entreprises...

**Deux mondes avec des visions bien différentes !** Quand pourront-ils trouver un commun dénominateur pour une mobilité intégrée, efficace et durable !

**En parallèle à ce rendez-vous annuel, deux événements particuliers** ont déboulé dans notre actualité. Et ceux-là, personne ne les a vu venir. Or, tous deux visent directement l'avenir de notre société en général, avec des répercussions très importantes notamment sur le futur de nos comportements en matière de déplacements, mais portés toutefois par des attentes bien différentes.

Si **le mouvement des gilets jaunes** se fait plus calme aujourd'hui, il est le signe d'un énorme malaise, dont personne jusqu'à présent ne semblait prendre conscience. Il **touche aux conditions de vie d'une partie de la population, particulièrement concernée par l'augmentation du coût de la vie et des carburants.** Comment va-t-il être entendu ?



**#WE  
ARE  
MOBILITY**

by **FEBIAC**

**19 > 21** JAN 2019  
wearemobility.be  
PAL.10

Source : [brusselslife.be](http://brusselslife.be)

Quelques semaines plus tard, **les lycéens** descendaient par milliers dans la rue. Ils sont inquiets. **Pourquoi aller à l'école s'ils n'ont plus d'avenir.** La formule est lapidaire, caricaturale, car rien ne remplacera jamais l'éducation. Mais du réchauffement climatique, aux changements climatiques, **nous voici au stade de l'urgence climatique**, en espérant éviter le désastre climatique !

Leur mobilisation grandit et leur voix appelle à une prise de conscience, mais surtout à un changement urgent des politiques qui va exiger des efforts énormes et fera mal à la population, en particulier à celle qui est en mode « survie ».

**Le futur a un prix, lourd, à payer. Comment va-t-on trouver un terrain commun pour rencontrer ces attentes, légitimes, des uns et des autres.** On sait que les réponses ne s'exprimeront pas dans les mêmes termes, ce qui complique drastiquement la situation. Un tournant majeur se dessine-t-il pour nos sociétés ? Il y a bien de quoi se poser la question et surtout agir en conséquence.

 La rédaction





Source : [sptarista.be](http://sptarista.be)



**ENTREPRISES**

## Ça bouge de ce côté !



Les déplacements domicile-travail sont une cible essentielle pour des changements d'habitudes. S'ils ne représentent guère plus de 20 % des déplacements de la journée, leur concentration en heure de pointe est la cause de nombreux embouteillages ! Par ailleurs, l'accessibilité des lieux d'emplois constitue une priorité pour le développement économique et social. Forte de ce constat, la Wallonie, avec la collaboration de l'Union wallonne des Entreprises, prend cette problématique à bras le corps.



Les initiatives concernent principalement la formation, le coaching, l'animation et diverses actions en vue de favoriser une meilleure accessibilité des entreprises publiques et privées, de permettre et d'encourager des alternatives de transfert modal.

Si le Cemaphore s'intéresse depuis toujours à la problématique des déplacements des travailleurs (voir les articles récents consacrés au télétravail, aux bureaux-bus...), dorénavant, il sera encore plus attentif à vous faire part d'actus, de bonnes pratiques et autres informations intéressantes à ce sujet. L'enjeu est de mieux faire connaître le contexte, les besoins et les actions de ce public-cible et de favoriser le dialogue et les collaborations avec les acteurs de la mobilité : communes, Région, sociétés de transport en commun...

### De quelles données dispose-t-on ?

L'enquête fédérale trisannuelle sur les déplacements domicile-travail dans les entreprises de plus de 100 travailleurs fournit une base incomplète mais déjà intéressante sur les parts modales et leur évolution, puisque ces chiffres sont actualisés tous les trois ans depuis 2005. La dernière enquête concerne ces déplacements au 30 juin 2017. Les rapports d'analyse ne sont pas encore diffusés. On disposera donc bientôt d'une photographie basée sur les comportements en 2005, 2008, 2011, 2014 et 2017. Signalons toutefois que cette enquête a connu diverses adaptations afin d'améliorer la qualité des résultats et son exploitation par des tiers : entreprises, communes, sociétés de transport en commun... D'autres chiffres sont encore disponibles, mais ils ont été obtenus à partir d'échantillons bien moins significatifs.

 En savoir plus : [mobilit.belgium.be/fr/mobilite/domicile\\_travail](http://mobilit.belgium.be/fr/mobilite/domicile_travail)

Voici d'ores et déjà un petit focus sur les grandes lignes de la politique wallonne en la matière.

### Tous vélo-actifs : 6 ans déjà...

Tous vélo-actifs est une opération de sensibilisation et de communication qui a pour objectif d'encourager les déplacements domicile-travail à vélo. Elle soutient et accompagne des employeurs wallons qui s'engagent à mettre en place un plan d'actions volontariste de promotion de ce mode de transport au sein de leur entité. Ils deviennent ainsi des références pour d'autres entreprises et institutions.

Initié en 2012 dans le cadre du Plan Wallonie cyclable, l'objectif est de lancer un mouvement qui, partant de quelques entités, va s'étendre au fil des années pour créer une véritable culture d'entreprise en faveur des deux-roues. D'une quinzaine au départ, ces entreprises exemplaires sont aujourd'hui près de 30 ! Audit vélo, plan d'action, coaching, labellisation... sont au programme.

Outre ces entités, il importait d'associer à la démarche d'autres entreprises intéressées mais de taille plus modeste. C'est pourquoi, depuis janvier de cette année, Tous vélo-actifs se décline en deux formules :

- **Tous vélo-actifs PREMIUM, pour les entreprises de plus de 100 travailleurs** : un accompagnement qui comprend un plan d'actions pour promouvoir l'usage du vélo, des formations, du coaching, des outils de promotion... C'est la formule proposée depuis les débuts de Tous vélo-actifs en 2012 !
- **Tous vélo-actifs START, pour les entreprises de plus petite taille ou qui n'ont pas un potentiel cycliste important** (moins de 20 % de leurs travailleurs habitent dans un rayon de 10 km autour de l'entreprise) : un accompagnement plus léger mais tout aussi qualitatif, avec la possibilité de participer à des workshops et de bénéficier de toute une série d'outils pour mettre en œuvre des actions de sensibilisation au vélo.

 En savoir plus : [www.veloactif.be](http://www.veloactif.be)



🔍 [mobilite-entreprise-le-collectif.org](http://mobilite-entreprise-le-collectif.org)

## Une formation de Mobility Manager

À l'initiative de la Wallonie et développée en collaboration avec la cellule mobilité de l'Union wallonne des Entreprises, **une formation de Mobility Manager est proposée, depuis 2016, aux entreprises publiques et privées** qui montrent une réelle motivation. Six journées, alternant exposés théoriques, témoignages et mises en pratique, sont dédiées à cette problématique : rôle du Mobility Manager, mise en place d'un Plan de déplacement d'entreprise, communication, nouvelles formes de travail, fiscalité... En moyenne, **deux formations sont organisées chaque année**. Aujourd'hui, environ 60 personnes ont obtenu leur certificat de Mobility Manager.

Et au-delà de cette formation, **trois rencontres annuelles sous forme de partage d'expériences thématique ou de visites** sont proposées régulièrement dans le cadre des activités du réseau des Mobility Managers. Elles sont ouvertes à toutes les entreprises intéressées.

📎 *En savoir plus : <http://www.mobilite-entreprise.be/index.php/nos-outils-et-services/formation-des-mobility-managers/>*



## Des moyens financiers pour les parcs d'activités économiques

La Wallonie vient de sélectionner **14 projets visant à améliorer l'accessibilité de parcs d'activités économiques wallons (PAE)**. Ceux-ci pourront bénéficier d'un soutien financier limité forfaitairement à 60 000 ou 140 000 € selon les cas et d'un accompagnement qui sera assuré par la cellule mobilité de l'Union wallonne des Entreprises et le Service public de Wallonie pour faciliter le développement et la concrétisation de leur projet.

En fonction des sites, diverses mesures sont prévues : mise à disposition de vélos reliant une gare ou un arrêt de bus au parc d'activités, installation d'abris vélos sécurisés permettant notamment le rangement de vélos électriques sans risque de vol, mise en place de navette d'entreprise, adaptation de ligne de bus en termes de parcours et d'horaires...

## À suivre donc...

Dès le prochain numéro nous vous présenterons des bonnes pratiques, faisant par exemple appel à des collaborations entre acteurs : du concret, du très concret ! Mais aussi toute l'actualité utile.

📎 *Contact : [mobilite.wallonie.be/home/je-suis/une-entreprise.html](http://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/une-entreprise.html)  
[www.mobilite-entreprise.be](http://www.mobilite-entreprise.be)*



Sources : [mobilite.wallonie.be](http://mobilite.wallonie.be), [mobilite-entreprise-medium.com](http://mobilite-entreprise-medium.com)



## NOUVELLES TECHNOLOGIES

# Du transport à la demande avec des **véhicules autonomes**



Source : Rouen Normandy Autonomous Lab (RNAL)



### En chiffres...

- 4 Renault Zoé et une navette i-Cristal (Lohr et Transdev)
- 3 boucles
- 10 kilomètres
- 17 arrêts

Initié fin 2016, le projet « **Rouen Normandy Autonomous Lab** » (RNAL) consiste en la mise à disposition de véhicules autonomes afin de proposer un **service public de transport à la demande dans une logique de desserte du premier et du dernier kilomètre**. À ce titre, il s'agirait d'une première en Europe.

Transdev, exploitant des lignes du réseau de transport en commun rouennais, prévoit de mettre à la disposition des usagers – au même prix qu'un ticket de bus ou de tramway (1,70 €) – **quatre voitures électriques Zoé et une navette autonomes sur des parcours définis**, avec 17 arrêts et trois boucles, en correspondance avec les lignes du réseau de transport en commun de la Métropole de Rouen. Cette desserte sera totalement intégrée dans l'offre traditionnelle de transport.

La période d'expérimentation, en cours actuellement, avec des voyageurs volontaires et un ou deux superviseurs à bord, permet de tester le système et de recueillir le ressenti des passagers. L'intérieur d'une des Renault Zoé a ainsi été légèrement adapté pour évaluer la perception des usagers avec un siège avant positionné dos au sens de circulation et tourné vers les autres passagers.

Intégrées au flux de trafic sur ces parcours, les voitures autonomes roulent à 30 km/h maximum, alors que la plupart des expérimentations existantes se réalisent en général avec des véhicules circulant entre 12 et 15 km/h. Elles sont confrontées à toutes les contraintes de l'environnement urbain : piétons, cyclistes, voitures, ronds-points, feux... Avec quelques milliers de kilomètres parcourus pendant la première phase d'expérimentation, de nombreuses données techniques ont déjà été recueillies.

L'expérimentation s'est d'abord déroulée dans le quartier du Madrillet, avec une première boucle d'1,5 kilomètre et 4 arrêts. Cette zone urbaine peu dense a été jugée pertinente pour tester le service de « dernier kilomètre » depuis le terminus du tramway. Le quartier héberge notamment le pôle de compétitivité Mov'éo centré sur la mobilité ainsi qu'une école d'ingénieurs.

Ces liens ont débouché sur un contrat de R&D portant sur le contrôle de la trajectoire du véhicule en fonction des données fournies par les capteurs à propos de l'environnement extérieur : autres véhicules, obstacles... Des outils permettent le positionnement du véhicule au centimètre près. Le laboratoire fournit aussi les logiciels qui exploitent les données des capteurs du véhicule, dont le capteur clé est le lidar, qui envoie une image de points 3D autour de la voiture.

Les partenaires du projet ont aussi opté pour une voirie intelligente, avec des ronds-points, des feux tricolores et des zones stratégiques équipés de capteurs qui repèrent les autres véhicules, piétons ou cyclistes, renseignent la voiture et lui permettent d'anticiper les situations.

La sécurité repose aussi sur le poste de commandement central des transports en commun (PCC) de l'agglomération, dont les fonctionnalités ont été étendues. Il assure la supervision à distance du trajet des véhicules et peut leur donner des instructions techniques.

Le projet associe des partenaires ancrés dans le territoire, comme l'assureur Matmut dont le siège social est à Rouen, qui pilote un groupe de travail consacré aux aspects de la réglementation liés à la responsabilité. C'est aussi à Rouen que Transdev a lancé plusieurs projets innovants, dont un système de guidage à lecture optique pour ses trois lignes de bus en site propre et le lancement d'un service d'achat de titres de transport par SMS. Pour la technologie d'autonomie des Zoé électriques (capteurs, lidars, logiciels) et du système de pilotage et de supervision de la mobilité autonome, Transdev s'est associé au groupe Renault.

Ces véhicules autonomes ont sans aucun doute de l'avenir pour desservir des zones rurales, des zones d'activités ou pour relier des terminus de transports en commun.

En savoir plus : [rouennormandyautonomouslab.com](http://rouennormandyautonomouslab.com)  
[www.youtube.com/watch?v=mMfyfzDlydo](http://www.youtube.com/watch?v=mMfyfzDlydo)



Source : [entreprisesengagees.com](http://entreprisesengagees.com)



Source : lacapitale.be

## MICROMOBILITÉ

# Encadrer l'arrivée des trottinettes. Comment ?

Dans les grandes villes en particulier, la trottinette commence à apparaître en de nombreux endroits. Généralement proposée en flotte libre, l'utilisateur intéressé en localise une sur son smartphone. Après utilisation, il la dépose sur l'espace public, en général à l'intérieur d'un périmètre déterminé.

Or, force est de constater qu'aujourd'hui les règles de circulation de ces petits engins sont mal connus de nombreux utilisateurs et que leur stationnement encombre parfois les trottoirs, gêne le passage du piéton, voire installe un certain « désordre » difficile à contrôler. À Bruxelles, elles créent la polémique et certaines communes ont mis en demeure les sociétés de location de faire régner l'ordre, sanctions à la clé.

### Quelles sont les règles d'utilisation d'une trottinette ?

Cette problématique a été abordée dans une « Question de CeM »<sup>1</sup>. En résumé, c'est l'arrêté royal du 13 février 2007<sup>2</sup> qui introduit une nouvelle catégorie de véhicules à savoir « les engins de déplacement ». Ainsi, ces petits véhicules ont désormais un statut juridique.

<sup>1</sup> Cfr. la Question de CeM n°11. [mobilite.wallonie.be/files/eDocs-Mobilite/Conseiller en mobilité/question de cem/QC11\\_engins-deplacements.pdf](https://mobilite.wallonie.be/files/eDocs-Mobilite/Conseiller%20en%20mobilit%C3%A9/question%20de%20cem/QC11_engins-deplacements.pdf).

<sup>2</sup> AR du 13 février 2007 relatif aux engins de déplacement (MB du 23 février 2007).

Deux catégories sont identifiées :

- **L'engin de déplacement non-motorisé** est propulsé uniquement par la force musculaire du ou des occupants et ne correspond pas à la définition du cycle<sup>3</sup> : patins à roulette, rollers, trottinette, skateboard, monocycle, chaise roulante... Aucune restriction de vitesse n'est prévue.
- **L'engin de déplacement motorisé** est un véhicule à moteur à deux roues ou plus qui ne peut, par construction et par la seule puissance de son moteur, dépasser sur une route en palier la vitesse de 18 km/h : trottinette électrique, segway<sup>4</sup>, chaise roulante électrique, scooter électrique pour personne à mobilité réduite...

En fonction de leur vitesse, qu'ils soient motorisés ou non, l'article 7 bis du code de la route, les assimile à des piétons ou à des cyclistes. Ainsi,

<sup>3</sup> Le terme « cycle » désigne tout véhicule à deux roues ou plus, propulsé à l'aide de pédales ou de manivelles par un ou plusieurs de ses occupants et non pourvu d'un moteur, tel qu'une bicyclette, un tricycle ou un quadricycle. L'adjonction d'un moteur électrique d'appoint d'une puissance nominale continue maximale de 0,25 kW, dont l'alimentation est réduite progressivement et finalement interrompue lorsque le véhicule atteint la vitesse de 25 km/h, ou plus tôt si le conducteur arrête de pédaler, ne modifie pas la classification de l'engin comme cycle.

<sup>4</sup> Il n'existe pas d'accord entre Etats membres quant à l'admission du segway sur la voie publique. La Belgique autorise l'utilisation du segway sur les trottoirs et les pistes cyclables et, à défaut de ceux-ci, sur la chaussée ou sur l'accotement.

lorsque les utilisateurs de ces engins de déplacement ne circulent pas plus rapidement qu'à l'allure du pas, ils doivent suivre les règles d'application pour les piétons. S'ils se déplacent plus rapidement qu'à l'allure du pas, ils doivent suivre les règles d'application pour les cyclistes.

Dans la réalité, ce n'est pas si simple de faire la part des choses et **les trottinettes dépassant allègrement les piétons sur les trottoirs sont fréquentes. Il y aurait lieu sans doute de prévoir une communication grand public à ce sujet** : spots TV, réseaux sociaux, flyers... rappelant les règles d'application pour chacun.

En matière de stationnement de ces petits engins sur l'espace public, **la règle est de ne pas entraver le passage des autres usagers**. Le CoDT a conservé les articles du CWATUP visant l'accessibilité des trottoirs<sup>5</sup> et impose une largeur de passage de minimum 1,5 m. À propos des obstacles sur celui-ci, il indique : « au droit d'un obstacle dont la longueur ne dépasse pas 50 centimètres, la largeur minimale peut être réduite à 1,2 mètre pour autant qu'aucun autre obstacle ne soit présent à moins de 1,5 mètre. »

<sup>5</sup> Cfr. le CoDT. Livre III : Guides d'urbanisme. Titre 4 : Droit transitoire - CWATUP. Règlement général sur les bâtisses relatif à l'accessibilité et à l'usage des espaces et bâtiments ou parties de bâtiments ouverts au public ou à usage collectif par les personnes à mobilité réduite. Articles 414 et 415/16.





Sources : numerama.com, dott-picdeer.com, tier-twitter.com

## Faut-il légiférer ?

La Région de Bruxelles-Capitale vient de prendre une ordonnance<sup>6</sup> qui vise les « modes de transport partagés, en flotte libre, alternatifs à l'automobile ». Sont concernés : les vélos électriques ou non, mais aussi les trottinettes dont le succès auprès du public est grandissant, les triporteurs, les cyclomoteurs et les motos équipés de deux roues parallèles, et les hoverboards.

Une disposition de la Région, pourquoi ? **Les territoires des 19 communes étant contigus, il serait inopportun d'adopter des règlements communaux pour cette matière.** Ce serait tout simplement ingérable et non cohérent. En Wallonie, la situation pourrait être différente, quoique l'adoption d'une réglementation régionale pourrait s'avérer pertinente, au moins pour certains aspects de cette question.

On se réfèrera utilement au texte complet de l'ordonnance bruxelloise pour davantage de précisions. En voici toutefois les principaux éléments.

La Région impose à tout opérateur souhaitant organiser un service de cyclopartage en flotte libre de 50 véhicules sur son territoire l'obtention d'une licence et fixe à cet égard un certain nombre de conditions. Celles-ci portent sur :

- la limitation de l'impact du cyclopartage sur l'espace public ;
- la sécurité routière ;
- la santé publique et l'environnement ;
- le respect de la réglementation sociale et fiscale ;
- la protection de la vie privée des utilisateurs ;
- l'acquisition de connaissances sur l'impact du cyclopartage en termes de mobilité et sur tous les autres

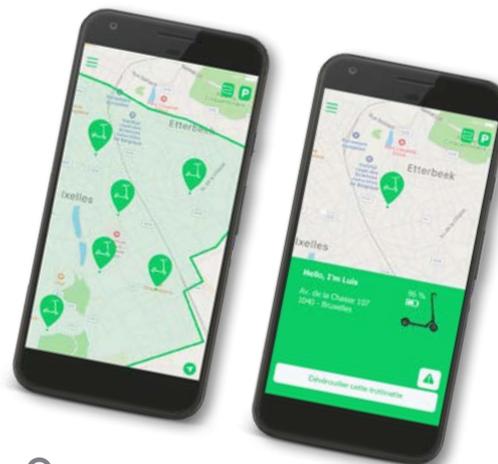
<sup>6</sup> Ordonnance du 29 novembre 2018 relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile - MB du 4 décembre 2018. Entrée en vigueur le 1er février 2019.

aspects qui promeuvent le bon fonctionnement du cyclopartage en flotte libre.

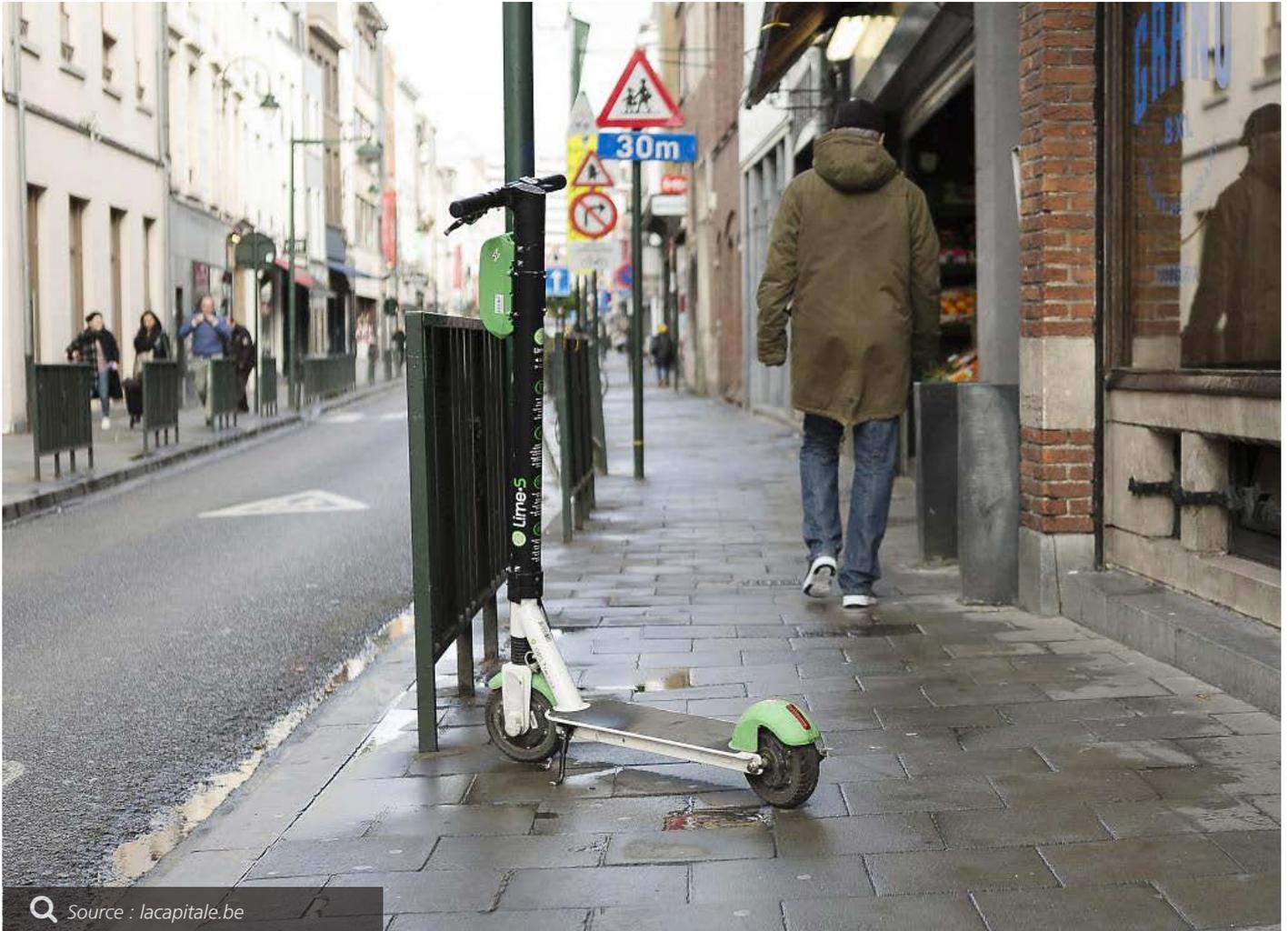
La durée de la licence est de trois ans, mais celle-ci peut être renouvelée un nombre non limité de fois. L'ordonnance rappelle que ces véhicules doivent être rangés en respectant le code de la route et les réglementations régionales en vigueur, et en particulier ne pas gêner l'accès au transport public. Bien entendu, les véhicules de cyclopartage doivent être en bon état de fonctionnement et répondre aux prescriptions techniques. Des zones où il sera interdit de les entreposer pourraient être définies. Leur nombre pourra aussi être limité sur une superficie déterminée. Un taux de rotation minimum pourra être imposé.

L'ordonnance définit encore des sanctions en cas de non-respect des règles qu'elle fixe : enlèvement des véhicules, redevance... En outre, une redevance pourra être imposée pour chaque véhicule de cyclopartage en flotte libre, pour l'utilisation du domaine public, dans une fourchette située entre 1 et 25 € par véhicule.

L'arrêté d'exécution décrit la procédure de demande de licence. Celle-ci doit comporter un plan d'approche précisant la manière dont le service va être géré, les caractéristiques des véhicules, les données à fournir à l'administration...



Source : trotty.be



Source : lacapitale.be

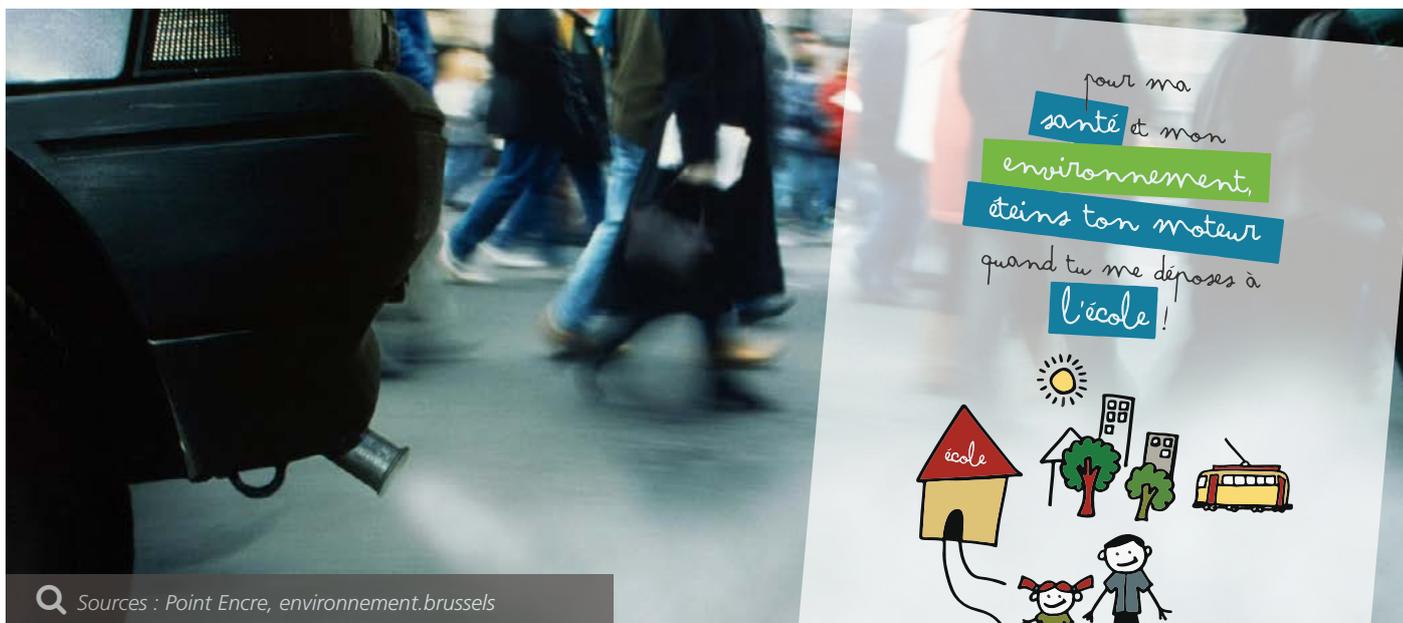
## À Bruxelles et en Wallonie

À Bruxelles, trois acteurs étaient présents jusqu'il y a peu : les américains Bird et Lime et le belge Troty. Il apparaît que Bird se retire, que Lime est en forte expansion et que Troty se démarque de ses concurrents par un service à la fois plus exigeant (l'utilisateur doit attacher sa trottinette en fin de parcours et ne peut la laisser n'importe où sur le trottoir) mais plus complet aussi (des alternatives sont proposées en cas d'intempéries). Trois nouvelles entreprises viennent de faire leur apparition : **Dott**, une start-up basée à Amsterdam et active dans le périmètre du quartier européen, **Flash**, entreprise berlinoise dans le quartier de la gare du Midi, et **Tier Mobility**, une autre entreprise allemande dont les trottinettes se trouvent dans l'hypercentre et aux abords des gares.

Nous n'approfondirons pas davantage les spécificités des uns et des autres, il suffit de consulter leurs sites web respectifs. Notons toutefois que la plupart des villes wallonnes sont actuellement démarchées par ces sociétés et que des trottinettes vont probablement y apparaître bientôt. Elles sont déjà présentes à Ottignies Louvain-la-Neuve et à Liège.

À suivre donc car, dans le cadre du transfert modal attendu, ces petits engins ont assurément un rôle à jouer !

# Laisser tourner son moteur à l'arrêt... c'est interdit !



🔍 Sources : Point Encre, [environnement.brussels](http://environnement.brussels)

**Bon à savoir : laisser un moteur fonctionner au ralenti pendant plus de 10 secondes consomme plus de carburant et produit plus de gaz à effet de serre que de l'arrêter et de le redémarrer. Depuis le 1<sup>er</sup> mars, laisser tourner son moteur à l'arrêt en dehors des conditions de circulation constitue une infraction environnementale, passible d'une amende sous forme de perception immédiate de 130 €. Les PV seront dressés par les agents constatateurs de la Région wallonne ou des communes.**

Dès qu'une manœuvre est terminée, que le véhicule est arrêté, il faut donc couper son moteur. Les situations telle qu'attendre les enfants à la sortie de l'école, moteur allumé... sont interdites. Plus question de laisser le moteur tourner en stationnement afin de se réchauffer en hiver ou de se rafraîchir en été via la climatisation.

A priori, cette règle n'est pas neuve. En effet, l'article 8.6 du code de la route précise déjà que « les conducteurs doivent veiller à ne pas laisser le moteur en marche sauf en cas de nécessité... ». Cette dernière n'est pas précisée davantage mais, sans aucun doute possible, de nombreuses situations où le moteur tourne à l'arrêt ne relèvent d'aucune nécessité !

Cette considération étant peu prise au sérieux, à Bruxelles, aux abords des écoles, une sensibilisation des parents, avec flyers à l'appui, existe déjà depuis quelques années.

Malgré cette nouvelle disposition réglementaire wallonne, l'infraction ne sera pas simple à sanctionner.

Quant au projet de décret relatif à la lutte contre la pollution atmosphérique liée à la circulation des véhicules thermiques, il a été adopté par le parlement wallon réuni en séance plénière. Ce texte conduira, à terme, à l'instauration de zones basses émissions en Wallonie et à l'interdiction progressive, sur ses routes, des véhicules les plus polluants.

## LIVRAISONS

# Une fédération nationale des coursiers à vélo



 Coursier à vélo. Source : rayon9.be

**Rayon9 (Liège), Dioxyde de Gambettes (Bruxelles), Molenbike (Bruxelles), Coursier Wallon (Namur et Mons), Cargo Velo (Gand et Anvers) et ViaVelo (Deinze) livrent des colis avec des vélos cargos et sont implantés dans les trois régions du pays. À ne pas confondre avec Uber Eats ou Deliveroo.**

Fin 2018, ces six sociétés se sont regroupées afin de former la **Belgian Cycle Logistics Federation - BCLF** : une organisation qui se veut ouverte à toutes les entreprises de ce type, partageant leurs valeurs écologiques, sociales et de soutien aux circuits courts.

L'objectif est clair : gagner des parts de marché face aux poids lourds en ce domaine. Les coursiers à vélo veulent augmenter le volume de livraisons grâce à la mutualisation des outils et des marchés, avec l'ambition que, d'ici 2030, 25 % au moins des trajets de livraison motorisés en ville seront transférés vers la logistique cycliste dans les villes où ce service est présent.

Car pour atteindre cet objectif ambitieux, les services logistiques cyclistes devront être plus efficaces, plus accessibles et intégrés aux chaînes logistiques existantes.

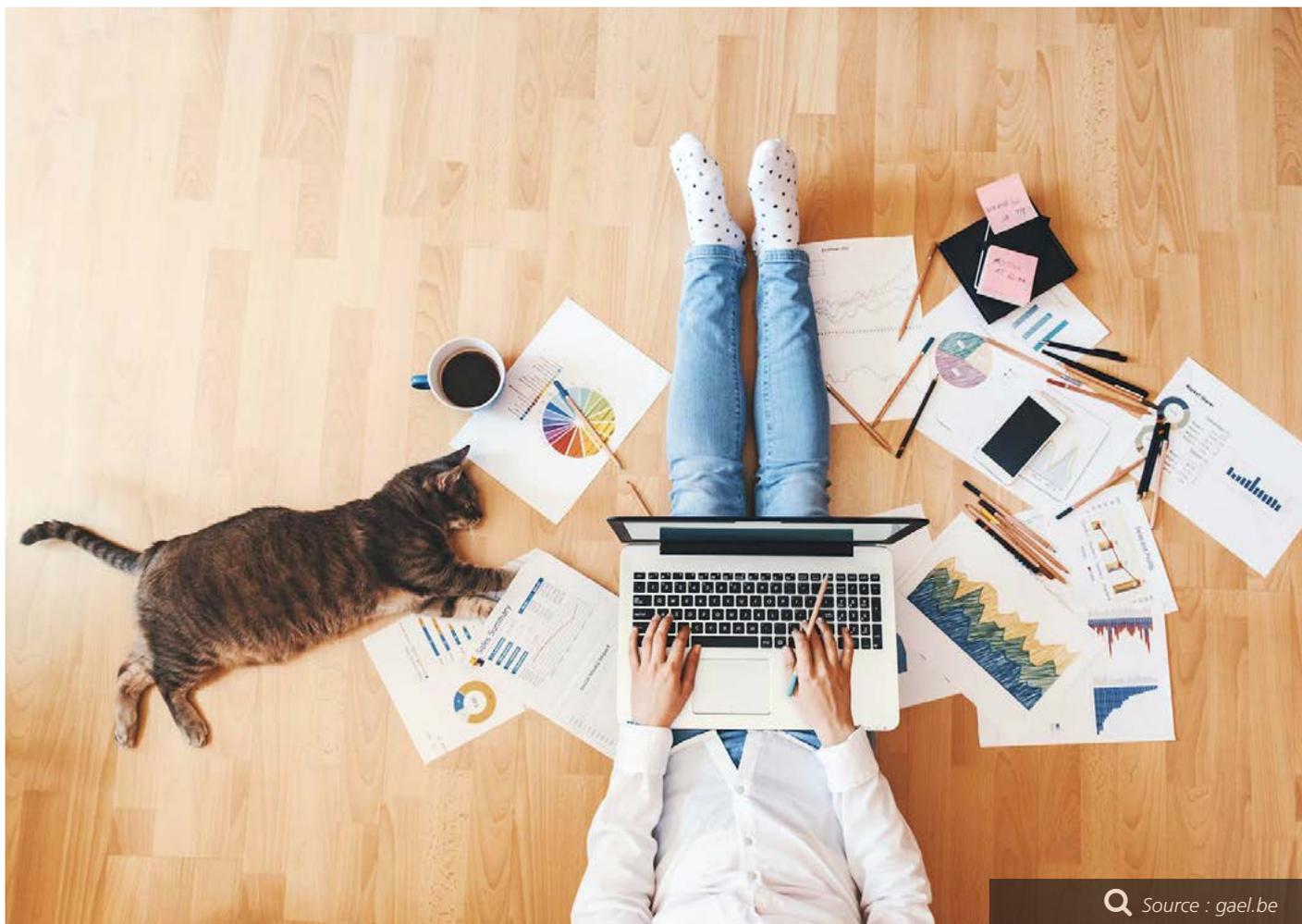


### En chiffres...

- 6 membres
- 34 emplois à temps plein
- 720 tonnes transportées
- 360 000 kilomètres parcourus

Chiffres 2017 ([www.bclf.be](http://www.bclf.be))

 Contact : [www.bclf.be](http://www.bclf.be)



## ENTREPRISES

# Le télétravailleur dorénavant mieux assuré

**Les télétravailleurs n'étaient pas totalement assurés en cas d'accident du travail. La loi du 21 décembre 2018 modifie les dispositions légales à cet égard<sup>1</sup>. Elle est d'application depuis le 27 janvier.**

Jusqu'il y a peu, il n'était pas toujours facile pour le télétravailleur de prouver que l'accident était survenu durant l'exécution du travail. C'est pourquoi la loi stipulait que l'accident d'un télétravailleur structurel, qui travaille par exemple chez lui tous les mardis, survenait toujours durant l'exécution du contrat de travail si plusieurs conditions étaient remplies.

Pour le télétravailleur occasionnel, c'est-à-dire celui qui travaillait exceptionnellement depuis son domicile en cas de force majeure ou pour des raisons personnelles, cette disposition était inexistante.

<sup>1</sup> Loi du 21 décembre 2018 portant des dispositions sociales en matière sociale, MB du 17 janvier 2019.



Dorénavant, l'accident est, sauf preuve contraire, présumé survenu durant l'exécution du contrat de travail si :

- il s'est produit sur le ou les lieux mentionnés par écrit comme lieu d'exécution du travail, mentionné(s) dans une convention de télétravail ou un autre document qui autorise le télétravail. Cela englobe donc les télétravailleurs structurels et les télétravailleurs occasionnels ;
- il s'est produit pendant la période de la journée mentionnée dans l'un des documents susmentionnés comme étant la période où le travailleur peut effectuer son travail. À défaut d'une telle mention dans la convention écrite, l'accident sera présumé survenu durant les heures de travail que le télétravailleur devrait prestre s'il était occupé dans les locaux de l'employeur.

Les règles sont assouplies car désormais, à défaut des mentions du lieu et de la période de travail dans un écrit, l'accident sera présumé survenu au domicile du télétravailleur et pendant les heures de travail que le travailleur aurait presté s'il était dans les locaux de travail de son employeur.

La loi évoque également le risque d'accident sur le chemin du travail. Il s'agit en l'occurrence du trajet que le travailleur doit normalement parcourir pour se rendre de sa résidence à son lieu de travail et inversement. **Les travailleurs qui font un détour pour conduire leurs enfants à la garderie ou à l'école, ou pour les reprendre sont également couverts.** Les télétravailleurs bénéficieront dorénavant de la même protection quand ils conduiront leurs enfants à l'école ou à la garderie, ou quand ils les y récupéreront. La même règle s'appliquera aux déplacements entre le domicile et le lieu où le télétravailleur achète ou prend son repas de midi.





## AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

# Le projet de **Schéma de Développement du Territoire** sur les rails

### Quatre priorités :

- La lutte contre l'étalement urbain et l'utilisation rationnelle des territoires et des ressources ;
- Le développement socio-économique et de l'attractivité territoriale ;
- La gestion qualitative du cadre de vie ;
- La maîtrise de la mobilité.

### Et quatre modes d'actions déclinés ensuite en mesures à moyen et à long termes

- Se positionner et structurer
- Anticiper et muter
- Desservir et équilibrer
- Préserver et valoriser

Le Gouvernement wallon a adopté en juillet dernier le projet de Schéma de Développement du Territoire (SDT). Celui-ci a ensuite été soumis à une enquête publique fin de l'année. Il constitue la révision du Schéma de Développement de l'Espace régional (SDER) adopté par le Gouvernement wallon en 1999.

Il est défini comme « l'outil de planification stratégique situé au sommet de la hiérarchie des outils d'aménagement du territoire et d'urbanisme en Région wallonne. Le schéma de développement du territoire s'applique au plan de secteur, aux schémas et aux guides ainsi qu'à la localisation de certains projets d'envergure. »

Le SDT engagera le Gouvernement wallon dans la durée lorsqu'il arrêtera des décisions relatives à des révisions de plans de secteur, et autres documents d'aménagement. Le Gouvernement pourra s'écarter des recommandations du SDT, pour autant que les documents d'échelle inférieure démontrent qu'ils ne remettent pas en question les objectifs de développement territorial ou d'aménagement et qu'ils contribuent à la protection, la gestion ou l'aménagement des paysages bâtis ou non bâtis. Le SDER, toujours en vigueur actuellement, a été adopté en 1999 et aura donc vécu quasiment 20 ans.

Nous ne proposerons ni résumé ni avis sur ce document. Ce n'est pas le rôle du Cemaphore. Nous renvoyons directement le lecteur au texte. La maîtrise de la mobilité constitue l'une des quatre priorités du schéma, preuve - s'il en faut encore - qu'aménagement du territoire et mobilité sont intimement liés. Le SDT fixe des cibles chiffrées à l'horizon 2030 et 2050.

 En savoir plus : [lampspw.wallonie.be/dgo4/site\\_amenagement/amenagement/sdt](https://lampspw.wallonie.be/dgo4/site_amenagement/amenagement/sdt)

[lampspw.wallonie.be/dgo4/tinymvc/apps/amenagement/views/documents/amenagement/regional/sdt/AGW\\_FR.pdf](https://lampspw.wallonie.be/dgo4/tinymvc/apps/amenagement/views/documents/amenagement/regional/sdt/AGW_FR.pdf)





## D'ICI ET D'AILLEURS



### Bilan positif des bus hybrides du TEC à Namur

En circulation depuis le 16 janvier 2017, un bilan s'imposait après deux années. Il s'avère bel et bien positif. Lorsque le parcours permet d'utiliser deux bornes de chargement des batteries du véhicule (6 minutes de rechargement pour une autonomie de 7 kilomètres), l'économie de carburant peut atteindre 70 %. Compte tenu de ce qu'aujourd'hui, il n'y a pas encore suffisamment de points de recharge, la consommation moyenne par 100 kilomètres est de 18 litres au lieu de 45 auparavant. Par ailleurs, il y a lieu également de tenir compte des retards que connaissent certains bus à cause des habituels bouchons, ne laissant pas toujours suffisamment de temps pour le rechargement des batteries.

Quant au coût de cette technologie, le constructeur estime qu'il faut 16 ans, soit grosso modo la durée de vie d'un bus, pour qu'il soit équivalent à celui d'un bus diesel. Pas d'économie, mais pas de surcoût, la qualité de l'air est bien améliorée et les chauffeurs semblent apprécier un certain confort de conduite.

Aujourd'hui 46 bus hybrides font partie de la flotte namuroise et ce chiffre ne devrait plus augmenter.

### Découvrez la nouvelle application du TEC

Cette application, lancée fin 2018, offre de nouvelles possibilités aux usagers :

- Une recherche d'itinéraire simplifiée qui permet, grâce à l'activation d'un mode « compagnon », de suivre étape par étape la progression d'un parcours avec certaines données en temps réel et un système de notifications ;
- Une recherche par ligne pour en connaître le détail et l'horaire et pour savoir où se trouve le prochain bus d'une ligne en particulier et à quelle heure il desservira l'arrêt le plus proche du voyageur ;
- Une recherche par arrêt qui permet, entre autres, de localiser les arrêts à proximité du voyageur ainsi que les lignes qui les desservent.

Une recherche des points de vente TEC et des services qu'ils offrent.

Cette première version va évoluer. Par exemple, un accès compte client est prévu ainsi que des fonctionnalités de vente.



# Question de **CeM**



## Zone de **dépose-minute** ou zone **bleue de courte durée** ?

**Une zone de dépose-minute est une zone où un véhicule s'arrête pour déposer ou embarquer un passager. Ce concept n'existe pas dans le code de la route. Il est toutefois assimilable à la situation d'arrêt, qui est indiquée par le signal E1 (arrêt autorisé mais stationnement interdit).**

Ce type de zone peut être utile aux abords des écoles, des hôpitaux, des gares...

L'article 2.22 du code indique que le terme « véhicule à l'arrêt » désigne un véhicule immobilisé pendant le temps requis pour l'embarquement ou le débarquement de personnes ou de choses. Le conducteur ne doit donc s'arrêter que le temps strictement nécessaire et – idéalement – ne pas quitter son véhicule. Le conducteur qui souhaite accompagner son passager jusqu'à destination doit choisir un stationnement de courte durée par exemple. Un dépose-minute fonctionne donc généralement bien avec les élèves autonomes, mais est moins approprié pour les élèves de maternelle et des premières années du primaire. Une zone bleue de courte durée sera préférable dans ce cas.





Source : [ligue-enseignement.be](http://ligue-enseignement.be)

À noter également que la zone de dépose-minute ou zone d'arrêt fonctionne mieux pour déposer un passager que pour le reprendre. En effet, dans ce cas, il s'agit que le ou les passagers soient sur place, prêts à monter dans le véhicule. À défaut, le véhicule bloque la zone et nuit à son bon fonctionnement. L'aéroport de Zaventem, propose ainsi une zone « drop-off », permettant de décharger les passagers, mais pas de « drop-on ».

Il n'existe pas de signalisation réglementaire, en dehors du signal E1. Si la zone de dépose-minute n'est applicable que certains jours et certaines heures de la journée, un panneau additionnel peut être placé sous le signal E1, afin de préciser ces dispositions. En dehors des périodes prévues, les usagers peuvent stationner à cet endroit.

Des signalétiques, sans valeur réglementaire donc si elles ne sont pas accompagnées du signal E1, peuvent être placées afin de mieux faire comprendre à l'utilisateur le fonctionnement de la zone. Elles sont plus ou moins attrayantes et compréhensibles selon les cas.

Dépose-minute ? En Grande-Bretagne, ce concept assez répandu est baptisé « kiss and ride ». En Flandre, il est présent sous différentes dénominations : « zoen en vroem », « kusjes en weg »...

Le contrôle constitue une nécessité afin de recadrer régulièrement les comportements des distraits...

 *En savoir plus : Une zone de dépose-minute aux abords des établissements publics. Une solution aux problèmes de mobilité et de sécurité routière ! IBSR, Bruxelles, 2008.*



 Editeur :

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques

Boulevard du Nord 8, 5000 Namur

[www.wallonie.be](http://www.wallonie.be), [mobilite.wallonie.be](http://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](mailto:reseau-cem@spw.wallonie.be)

[cem.mobilite.wallonie.be](http://cem.mobilite.wallonie.be)

Bernadette GANY – Coordinatrice, tél. : 081 77 30 99 – fax : 081 77 38 22

Centre de documentation et de diffusion en mobilité (CDDM)

[centre-doc-mobilite@spw.wallonie.be](mailto:centre-doc-mobilite@spw.wallonie.be)

[documentation.mobilite.wallonie.be](http://documentation.mobilite.wallonie.be)

 Conception, rédaction et coordination :

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

 Photo de couverture : manifestation pour le climat. Source : [politis.fr](http://politis.fr)