

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

À l'heure de...
la **distanciation physique**

Pandémie et déplacements.

Quels comportements aujourd'hui et demain ?

Vélo bus. À la rentrée, expérimenter **l'école sans voiture**

Des **aménagements temporaires** pour les piétons et les cyclistes

Préparation de la **Semaine de la mobilité en mode virtuel**

Infrabel et SNCB : futurs acteurs d'un réseau belge de pistes cyclables rapides ?

Activités des CeM. Un atelier consacré aux outils graphiques

WalOnMap : une ressource précieuse pour la mobilité

Entre Namur et Jambes, dorénavant il y a **l'Enjambée**

Bientôt des **bus à hydrogène à Charleroi**

Question de CeM : Les cyclistes mettent-ils les piétons en danger ?

Lu pour vous...





À l'heure de... la distanciation physique

En ces doux temps d'août, cet éditto se veut une invitation à lever le pied, à prendre l'hélicoptère - selon l'expression de Pierre Chastelain - en écho aux questionnements liés au fait de ralentir les espaces publics.

La recherche de la vitesse a guidé les politiques de mobilité, sans résoudre la congestion ni réduire les usages de la voiture individuelle. En cette période toute particulière que nous traversons au jour le jour, des pratiques de mobilité émergent pour ralentir. Mais, quels sont les changements réellement utiles pour développer l'usage du vélo ou de la marche ? Le ralentissement s'accompagne-t-il d'une meilleure fluidité ?

La vitesse structure le rapport de force dans la rue aujourd'hui, elle hiérarchise les positions en donnant accès à la seule richesse : le temps. S'il est démontré que le développement des modes actifs conduit à augmenter le chiffre d'affaire des commerces, pour autant, ralentir est-il l'objectif à viser ? N'est-ce pas plutôt un moyen pour nous permettre de mieux vivre ensemble, ou plutôt de nous en donner la possibilité. La recherche de convivialité, avec « con-vivre » pour racine, ressort de l'art de vivre ensemble comme dynamique de créativité. Ne pas esquiver la rencontre et le conflit... n'est-ce pas précisément cela qui fait peur ? L'idée de la convivialité est essentielle : comment vivre ensemble en s'opposant sans se massacrer ? Confronter nos idées, travailler en transversalité plutôt qu'en silo, nous remettre en question, choisir d'avancer sur un projet co-construit, oser défendre une idée utopiste, prendre le risque de se tromper, d'avoir tort... C'est à ce prix que des changements pourront avoir lieu. Cette recherche de la convivialité des espaces ne passerait-elle pas aussi par le fait de rendre les actions compréhensibles, appropriables par tous ? Comme une question de posture préalable, centrale et indispensable à poser notamment pour partager les « communs », la rue, les lieux de friction et de rencontre.

Si les techniques numériques structurent de plus en plus nos vi(II)es et modifient les notions historiques des vitesses : est-ce que je vais vite quand je ne me déplace plus pour commander un produit livré en 24h ? est-ce que je vais vite quand je fais une réunion de travail dans un lieu bruyant avec plusieurs personnes éparpillées ? De quelles vitesses parle-t-on ?

Le mode de transport, les infrastructures ne sont que des moyens matériels permettant de réaliser des activités. Les changements de comportements que l'on souhaite vers des modes plus « conviviaux » ne seront pas uniquement engendrés par des changements de vitesse autorisée, par des contraintes sur la voiture, mais également en (co)concevant de nouvelles expériences de mobilité : plus ludiques, plus (dé)connectées, plus simples, plus économiques, plus ... numériques ? Ce numérique qui permet de gagner du temps. Si le temps est qualifiable en quantité, il l'est également en qualité. Est-ce que cette lenteur promise par la réduction des vitesses maximales, par le développement des modes actifs, est accessible à tous ? N'y a-t'il pas des lenteurs riches d'expériences et d'autres lenteurs ? Le travailleur urbain qui traverse un parc à pied et emprunte une voie verte sur un ou deux kilomètres pour se rendre à son travail vit-il la même expérience que le travailleur habitant en périphérie, marchant 500 mètres le long d'une voirie régionale très fréquentée ?

Il est proposé de penser la rue, la vitesse comme des leviers pour mieux vivre en convivialité. De concevoir également différemment ces nouvelles règles, ces nouveaux choix. De tisser le numérique à la fois dans la concertation, dans les propositions et dans les solutions de mobilités et d'immobilités. Nous avons besoin de cultiver des « temps riches ».

 Texte inspiré par Gabriel Plassat dans "Les transports du futur" (2013), la rédaction



Source : eltis.org

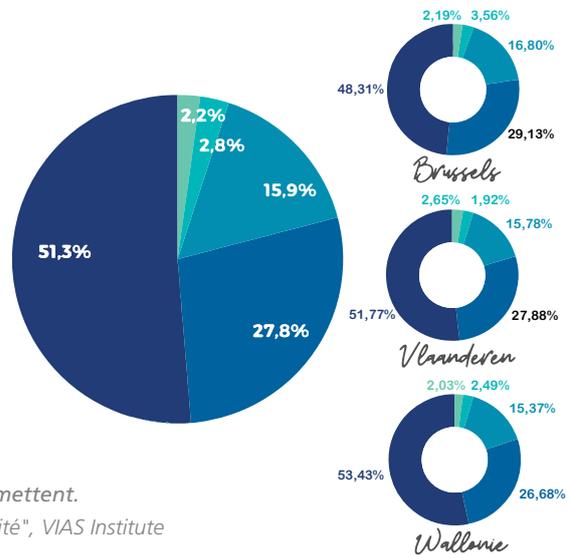
PANDÉMIE ET DÉPLACEMENTS

Quels comportements aujourd'hui et demain ?

Durant le confinement, le télétravail a été adopté à très grande échelle et les déplacements interdits, sauf motifs essentiels. Ainsi, pendant plusieurs semaines, le télétravail et les réunions en visioconférence sont devenus la règle. Et aujourd'hui, ceux-ci restent d'application dans bon nombre d'entreprises où le type d'activités le permet. Voilà qui conduit à poser nombre de questions intéressantes pour l'avenir du travail : elles sont d'ordre économique, social, psychologique... Et elles ne sont pas sans conséquences sur la mobilité de demain. Mais cette vague du télétravail ne doit pas occulter d'autres questions : comment vont prochainement s'organiser les déplacements des jeunes, des loisirs, des courses...



 *Changement modal après la crise.*
Source : Baromètre de la Mobilité, "Impact du COVID-19 sur la Mobilité", VIAS Institute



Une Promotion du télétravail pour les fonctions qui le permettent.
Source : Baromètre de la Mobilité, "Impact du COVID-19 sur la Mobilité", VIAS Institute

L'heure est aux hypothèses. Elles sont optimistes car, à certains égards, les déplacements à pied et à vélo ont retrouvé une nouvelle jeunesse, un regain d'intérêt. Elles sont aussi pessimistes, car l'impossible distanciation physique dans les transports en commun, en particulier aux heures de pointe, risque de produire un repli massif vers l'usage de la voiture. On ignore en effet de quelle manière le déconfinement et la distanciation sociale vont, dans les mois qui viennent, influencer les comportements de mobilité.

Agir sur l'espace public

Alors ? L'heure est aux paris ? Non c'est le moment d'agir pour protéger la mobilité douce et apaiser le cœur des villes et des villages. Il faut donc anticiper, être proactif, sur la balle, enclencher de nouveaux processus. De nombreuses villes montrent des exemples intéressants pour favoriser la convivialité et la vie économique en prenant des mesures d'aménagements temporaires qui donnent davantage d'espace aux piétons, aux cyclistes et aux activités dans l'espace public.

Tester ces solutions pourrait donner envie, lorsque la distanciation physique ne sera plus nécessaire... de les pérenniser ensuite. Voici donc une opportunité extraordinaire de dessiner un nouveau visage de la ville ou du village. L'article consacré au workshop sur les aménagements temporaires aborde cette question.

Agir sur l'organisation du travail

Le télétravail peut être fatigant et chronophage. Il apparait en effet que certains employés travaillent autant, voire plus longtemps à domicile que lors d'une journée passée sur leur lieu de travail et qu'ils sont aussi, voire plus, efficaces car ils abattent autant, voire plus de travail... Résultat : un nombre d'heures de tra-

vail et un rendement à la hausse. Par ailleurs, pour nombre de travailleurs, se déplacer consomme une énergie non négligeable : qu'il s'agisse de la plupart des modes de déplacements utilisés, sans oublier le temps passé à attendre un train, mais surtout perdu dans les embouteillages.

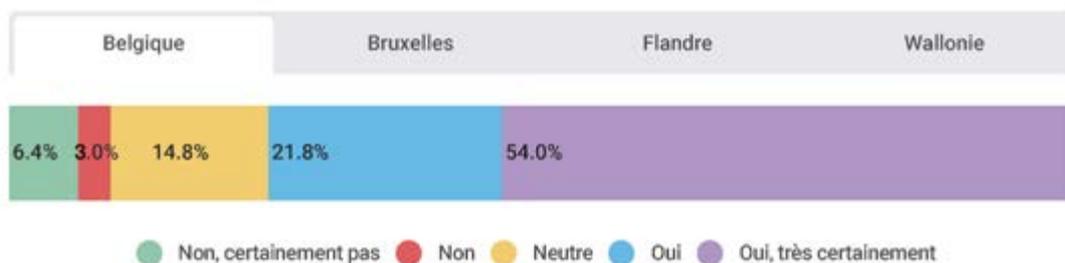
Que disent les chiffres sur le télétravail pendant le confinement en Belgique ? Plusieurs enquêtes se sont penchées sur le sujet. Epinglons ici celle de VIAS car elle s'intéresse aussi aux conséquences sur la mobilité.

La moitié des travailleurs belges (49 %) a fait du télétravail indique celle-ci. Mais 1 travailleur sur 5 a dû interrompre ses activités professionnelles pendant cette période de confinement, car elles étaient incompatibles avec le télétravail et ne permettaient pas la distanciation physique.

En termes de mobilité, durant le confinement, plus de 8 Belges sur 10 (83 %) ont réduit leurs déplacements en voiture. La plupart d'entre eux (66 %) ont même diminué fortement leurs déplacements. Il existe toutefois des disparités importantes entre les Régions. Ainsi, 9 Wallons sur 10 (90 %) se sont moins déplacés en voiture contre seulement deux tiers des Bruxellois (66 %).

Si 1 Belge sur 2 a réduit ses déplacements en voiture, il a augmenté ceux à pied ou à vélo, probablement à titre de détente et pour faire des courses à proximité de son domicile.

Bon nombre d'employés continuent et continueront à faire du télétravail, toutefois il ne faut pas oublier que l'ensemble des activités va poursuivre sa reprise : enseignement, loisirs, visites, toutes courses... Les déplacements domicile-travail représentent de l'ordre d'un quart des déplacements, mais sont toutefois les principaux responsables des embouteillages et représentent les trajets les plus longs (hors week-ends et vacances bien sûr).



La crise, une occasion pour changer les politiques de mobilité et la gestion de l'espace public ?
 Source : Enquête "Flatten the Mobility curve", MaestroMobile by Espaces-Mobilités

La solution sera plurielle

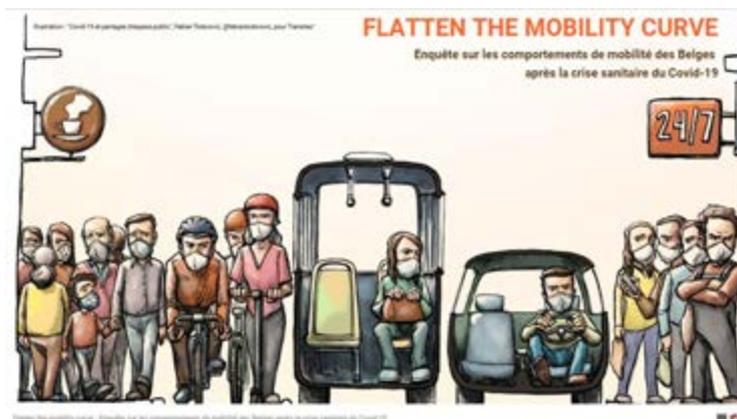
De leur côté, le bureau Espaces-Mobilités et son laboratoire Maestromobile ont lancé une enquête via un questionnaire diffusé principalement par l'intermédiaire des réseaux sociaux Twitter, Facebook et LinkedIn. Elle s'intéresse aux pratiques de mobilité avant la crise sanitaire et aux attentes des usagers après celle-ci, afin de cerner les comportements adoptés et les intentions pour le futur. L'enquête fait l'objet d'une publication intitulée « #flattenthemobilitycurve¹ ».

Le rapport propose un ensemble de pistes concrètes de travail afin d'aplatir la courbe des déplacements. Il s'agit en effet, comme l'indique le titre, d'éviter la saturation du système global de transport, en danger car les règles de distanciation sociale limitent la capacité du transport public. Et le risque est important de voir le nombre de déplacements en voiture connaître une forte augmentation, en particulier sur les distances moyennes et longues.

¹ #Flattenthemobilitycurve : Analyses et idées pour la mobilité Post-COVID19, www.espaces-mobilites.com/

Le document s'appuie entre autres sur une veille prospective d'initiatives mises en œuvre aux quatre coins de la planète pour concilier la reprise des déplacements après la crise sanitaire avec certains éléments qui se dégagent de leur enquête, proposer et détailler plusieurs pistes de travail.

Celles-ci ne sont pas exhaustives, mais elles apportent de l'eau au moulin de la construction de la mobilité du futur.



- 1 Pérenniser le télétravail et flexibiliser les lieux de travail
- 2 Créer des bureaux des temps et lancer des projets de décalage horaire
- 3 Aménager des lignes express pour le vélo le long des axes de transport public
- 4 Développer la location longue durée de vélos
- 5 Déployer des services de vélotaxis intégrés aux réseaux de transport public

- 6 Soutenir activement la logistique à vélo et la création de plateformes locales de vente en ligne
- 7 Tester des services de transport public urbain agile et à la demande
- 8 Passer progressivement du transport de masse au MaaS
- 9 Renforcer les outils de participation citoyenne en ligne pour les projets d'espace public
- 10 Réinventer les imaginaires de la mobilité et cadrer la publicité automobile

10 idées originales pour concilier la reprise des déplacements après la crise sanitaire.
 Source : Enquête "Flatten the Mobility curve", MaestroMobile by Espaces-Mobilités



Source : ICEDD

VÉLO BUS

À la rentrée, expérimenter « l'école sans voiture » ?

Un Vélo Bus, c'est quoi ?

À tour de rôle, des parents ou accompagnateurs bénévoles (enseignants, grands-parents, retraités) conduisent, à vélo, un petit groupe d'enfants, en âge d'école maternelle et primaire vers l'école. Le convoi suit un itinéraire précis pour arriver en toute sécurité et à l'heure à destination. Comme le bus, les enfants rejoignent des points d'arrêts déterminés au plus près de leur domicile, respectant des horaires de passage bien définis. La ligne ne dépasse généralement pas un temps de parcours de 15 à 20 minutes (y compris les temps d'arrêt) soit 3 km à vélo.

Depuis début juin, date de reprise du chemin de l'école pour la plupart des enfants du primaire, des parents s'organisent pour permettre à ceux-ci de venir et de repartir de l'école à vélo. Une expérience qui pourrait être étendue et consolidée en prévision de la rentrée de septembre.

Pour s'encourager entre parents à laisser de côté la voiture pour conduire les enfants à l'école et à venir à vélo, un groupe de parents de Saint-Servais (Namur) s'organise. Inspirés par les fréquentes balades à vélo pratiquées en période de confinement, encouragés par les beaux jours, un groupe WhatsApp « Vélo Bus » est créé. Il rassemble les parents d'une douzaine d'enfants de 7 à 13 ans qui fréquentent une école du centre de Namur.

(re)Venir à l'école autrement qu'en voiture : un bouquet de mesures

Aux heures de pointe, les déplacements scolaires représentent 30% des déplacements quotidiens. La mobilité scolaire est donc un enjeu majeur. L'asbl Empreintes rappelle que les rangs vélos, tout comme les rangs piétons (pédibus), font partie d'une série de mesures permettant de désengorger les voies de circulation et d'encourager les alternatives à la voiture individuelle. S'il est toujours possible de lancer des initiatives spécifiques, l'idéal est de partir d'un diagnostic global sur les déplacements des enfants et des enseignants des établissements scolaires concernés, afin que les mesures soient les mieux adaptées possibles.

« L'école, ce n'est pas un drive ! »

Les parents du groupe d'élèves semblent adhérer à l'idée. Y compris Martin, contraint pourtant depuis quinze jours, de faire l'aller-retour à vélo, après avoir déposé ses filles. "Je suis obligé de revenir chez moi pour filer au travail en voiture. Mais ma compagne vient rechercher les enfants à vélo en fin de journée. Pourtant, c'est une bonne idée ce trajet, si je perds un peu de temps les jours où j'accompagne le groupe, je ne peux pas dire que c'est une trop grosse contrainte. Après toute cette période de télétravail, ça me fait du bien de bouger un peu ». David, lui, a adopté le vélo depuis bien longtemps et il valide : « l'école n'est pas un drive ! Je veux, à mon échelle, sortir du cercle vicieux qui m'oblige à me rendre en voiture jusque devant la porte de l'école, parce que les abords ne sont pas suffisamment sécurisés, ce comportement suscitant les problèmes de sécurité routière décriés : le serpent qui se mord la queue ! Et l'expérience est intéressante, c'est amusant de voir comme les enfants se stimulent mutuellement en groupe ».

Pour Jeanne et ses copines, c'est « top de retrouver les copains plic ploc sur le chemin, on est tranquille quand on est ensemble ». Si ce groupe a la chance de bénéficier d'une partie de l'itinéraire en site propre, le début du parcours est localisé en voirie, les enfants y roulent en mixité avec le trafic motorisé, ensuite quelques axes de circulation sont à traverser. Marie-Eve, une maman, fait remarquer « on est plus relax lorsque nous nous déplaçons en groupe ». À tel point qu'elle a convaincu d'autres parents de rejoindre l'équipe.

Et à la rentrée ?

Montée en puissance dans une configuration partielle post-covid – tous les élèves n'étaient pas encore de retour à l'école à la fin du mois de juin – la réflexion est lancée pour consolider l'initiative dès la rentrée de septembre. Elle nécessitera quelques ajustements, pour intégrer notamment la reprise des activités parascolaires.

Inciter, être acteurs de leurs déplacements, faire réfléchir nos enfants sans montrer du doigt, c'est le sens de l'initiative.

Un soutien aux écoles qui souhaitent mettre en place des Pédibus

Pour la rentrée de septembre, le Service public de Wallonie va publier un guide méthodologique, à l'intention des écoles et des communes, accessible en ligne sur le portail mobilité (mobilite.wallonie.be).

Applications et services numériques pour une mobilité scolaire partagée

Plusieurs services de mutualisation des déplacements existent. Tous ont pour objectif de faire se rencontrer des parents aux difficultés similaires près de chez eux. Les applications partent de l'idée qu'ensemble il est possible de s'organiser autrement pour rationaliser les déplacements.

Elles peuvent avoir différents objectifs : la mise en relation des parents, l'accompagnement des enfants par des personnes rémunérées ou encore la facilitation de l'organisation collective.

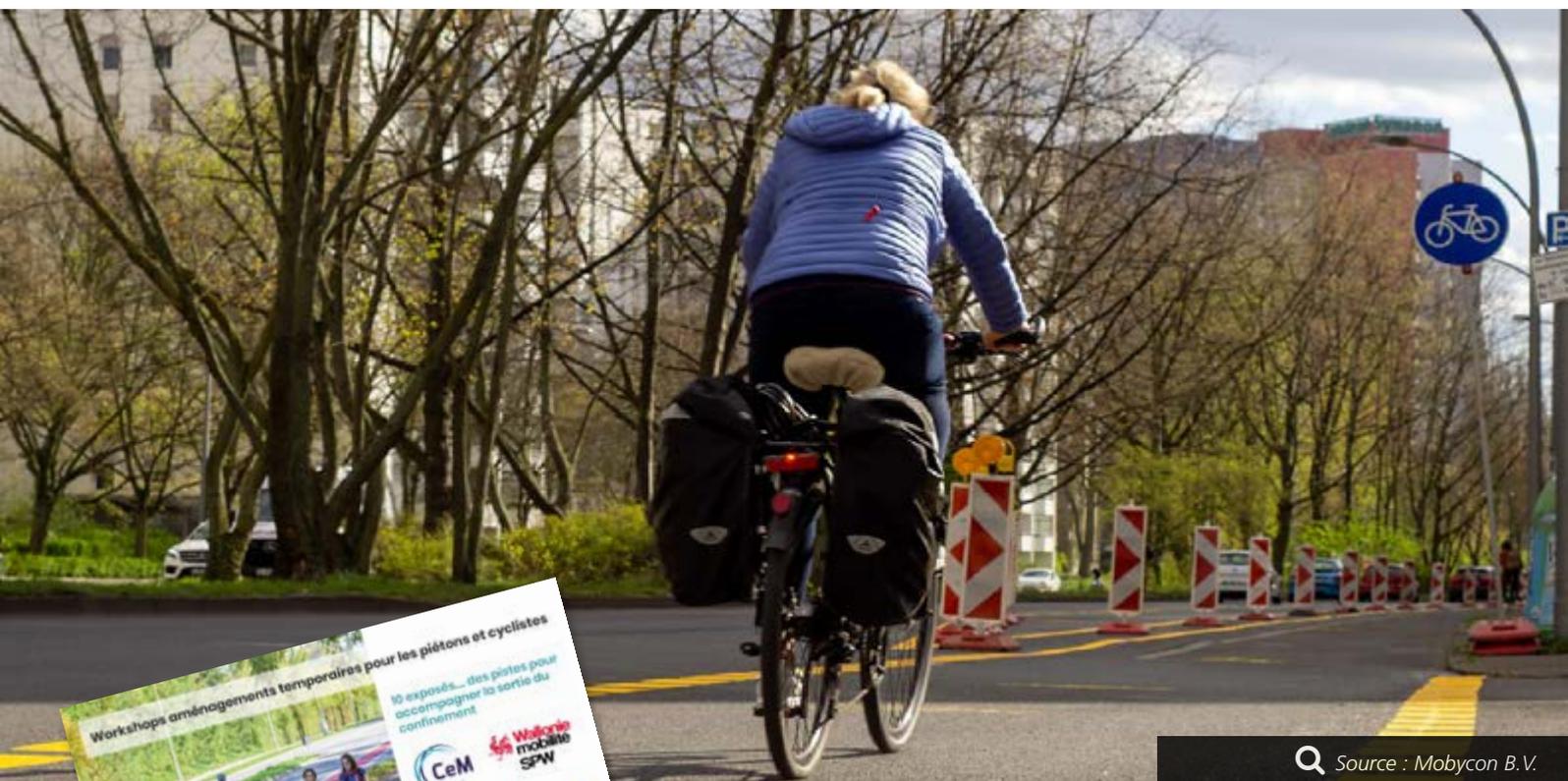
À titre d'exemple, en France, l'appli www.Cmabulle.fr, développée avec le soutien de l'ADEME, est actuellement utilisée par plus de 3000 familles et une quarantaine de structures scolaires et extrascolaires. Elle met à la disposition des parents des solutions d'accompagnement personnalisés pour conduire leurs enfants à l'école à l'aide d'applications Web et mobile au sein de bulles de confiance.

Les outils évoluent vite, merci de nous indiquer si vous connaissez d'autres services et applications !



RETOUR SUR ÉVÈNEMENT

Des aménagements temporaires pour les piétons et les cyclistes



 Source : Mobycon B.V.

Fin mai, un workshop a été mis en ligne à l'intention des Conseillers en mobilité et des agents de terrain afin de partager la dynamique internationale en matière d'infrastructures temporaires à destination des modes actifs. Un mois plus tard près de 300 personnes ont écouté les exposés vidéo relatant des expériences et/ou donnant des outils administratifs, juridiques et techniques pour déployer ce type de projet en Wallonie.

Le confinement a entraîné une chute du trafic motorisé. Face à la difficulté de respecter la distanciation physique dans l'espace public, différentes solutions émergent. Elles vont de l'urbanisme tactique – moins institutionnel, plus rapide et agile – à l'adaptation des aménagements urbains.

Un workshop pour les acteurs wallons

Déjà expérimentés par de nombreuses villes dans le monde, les noyaux de vie moins denses sont aussi concernés par les aménagements temporaires. Le workshop, dont les exposés sont toujours en ligne, propose un focus sur le développement d'espaces dévolus temporairement aux modes actifs, permettant un usage de l'espace public sécurisé et cohérent avec les précautions sanitaires.

Des initiatives en cours

Les Villes de Liège, Charleroi, Namur, Verviers et Bruxelles apaisent les quartiers centraux : des périmètres élargis sont instaurés en zone 30, des zones de rencontre sont proposées à l'échelle des cœurs de ville, des rues cyclables pointent le bout du nez, des

rues piétonnes permettent les files devant les commerces, l'extension de terrasses et le cheminement des piétons en toute sécurité sur la chaussée, tout comme la réaffectation d'emplacements de stationnement... La créativité est en marche !

Une boîte à outils

Une série de fiches sont à la disposition des CeM et autres agents de terrain. Elles proposent diverses informations quant aux compétences administratives des actes à adopter, techniques portant sur les outils disponibles et illustrées de bonnes pratiques inspirantes. Bref, des tas d'idées pour créer des quartiers apaisés et diminuer les vitesses ou pour réserver des espaces aux cyclistes et aux piétons. Sont également abordées, les ressources et contacts et quelques astuces et recommandations en matière de communication, indispensables lorsqu'il s'agit d'inciter des changements de comportements.

La page, actualisée régulièrement, est hébergée sur le portail du SPW : mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-conseiller-en-mobilite/le-reseau-des-cem/amenagements-temporaires.html

Un appel à projets

... est lancé à l'intention des communes wallonnes en vue de bénéficier d'une subvention – dans la limite des crédits disponibles – destinée à soutenir la concrétisation d'aménagements temporaires. En effet, dans ce contexte particulier, le Gouvernement wallon souhaite encourager les villes et les communes qui prennent des mesures afin de faciliter les déplacements des piétons et des cyclistes dans l'espace public en garantissant la distanciation physique nécessaire.

La commune intéressée, qu'elle dispose ou non d'un Plan communal de mobilité, est invitée à introduire un dossier de candidature pour le 18 septembre 2020 au plus tard.

Toutes les informations relatives à cet appel à projets, les modalités d'attribution et la procédure à suivre sont disponibles sur : <http://mobilite.wallonie.be/news/amenagements-temporaires--soutien-aux-communes>.

Contact : Bernadette GANY
bernadette.gany@spw.wallonie.be – 081 77 30 99



WE NEED YOU!

SENSIBILISATION

Préparation de la **Semaine de la mobilité en mode virtuel**



DEFI MOBILITE DES ECOLES



Source : mobilite.wallonie.be



Du 16 au 20 septembre, comme chaque année dans toute l'Europe, revient la Semaine de la Mobilité. Comment l'organiser dans le contexte actuel de distanciation physique? Pour ne pas mettre à mal le concept, le Service public de Wallonie a tout prévu. En effet, le workshop annuel, qui rassemble l'ensemble des acteurs et signe le démarrage de la nouvelle édition, a débouché, le fin avril, sur une version « en ligne » fourmillant d'informations utiles et de témoignages motivants, sans contacts et échanges informels toutefois. Et maintenant ? Il va falloir être créatif ! C'est possible.

Partager l'espace public

C'est le thème de cette Semaine. Il est ambitieux et en connexion directe avec les objectifs actuels qui visent à donner plus de place à la convivialité, aux piétons et aux cyclistes. Les communes peuvent participer activement, par des actions et mesures diverses : telles la mise en place d'une zone de rencontre, d'une zone piétonne, d'une rue cyclable... Car partager l'espace public, c'est l'économiser, le rendre durable, en créant des lieux qui permettent le vivre ensemble, la rencontre et l'échange. Pendant toute la semaine, communes, entreprises, associations, écoles, mouvements de jeunesse et citoyens démontreront qu'une autre mobilité et un nouveau partage de l'espace public sont possibles.

Sixième Défi mobilité

La Région propose aussi, pour la sixième année consécutive, de participer au Défi mobilité. Celui-ci est

proposé aux entreprises, aux représentants des travailleurs, aux administrations publiques et aux écoles. Les défis les plus dynamiques, les plus créatifs, les plus motivés, seront récompensés puisque des prix seront octroyés aux trois meilleurs de chaque catégorie.

Des outils et des idées

La Wallonie propose trois brochures destinées à trois publics-cibles : les communes, les écoles et les entreprises (réalisée avec la collaboration de l'UWE).

Quelques pistes :

- Organiser des actions mobilité pour le personnel ;
- Valoriser l'existant ;
- Inaugurer de nouvelles infrastructures ;
- Démarrer un nouveau projet ;
- Organiser un évènement ;
- Inviter les citoyens à tester d'autres modes de transport ;
- Impliquer les différents acteurs de la commune ;
- Se lancer dans un « défi mobilité » à l'intention du personnel ou des citoyens.

En outre, le site de la Région consigne les actions menées depuis 2013, ce qui peut constituer une bonne source d'inspiration.

S'inscrire

Les projets : il faut les partager. C'est pourquoi la Région vous propose de les inscrire sur le site internet du portail mobilité.

 En savoir plus : <http://semaine.mobilite.wallonie.be>

 Contact : semaine.mobilite@spw.wallonie.be



F35  Source : Oldenzaal-tubantia.nl

PARTENARIATS

Infrabel et SNCB : futurs acteurs d'un réseau belge de pistes cyclables rapides ?

La Chambre a adopté début juin une résolution relative à la participation d'Infrabel et de la SNCB à la réalisation d'un réseau de pistes cyclables rapides en Belgique. Ce texte, déposé par la N-VA, insiste sur « la nécessité d'une coopération constructive avec d'autres autorités publiques en vue de la réalisation d'un réseau de pistes cyclables rapides et du RAVeL et pré-RAVeL. »



Un réseau belge de pistes cyclables rapides. Comment ?

L'**autoroute vélo**, appelée aussi autoroute cyclable, corridor cyclable, voie express vélo, ou ... **consiste en une piste cyclable idéalement totalement séparée de la circulation, destinée d'abord à des déplacements utilitaires, pour des distances de minimum 8 à 10 kilomètres.**

Elle est aménagée de manière à pouvoir y circuler rapidement (min 20km/h). Elle est confortable, large (on peut y dépasser un vélo sans danger), sécurisée, avec un minimum (voire pas) de carrefours routiers à franchir et un revêtement dur, plan et non glissant (asphalte, béton a priori). Elle est généralement bidirectionnelle. **En principe, elle est interdite aux motos et aux piétons.** Son coût est estimé entre 500 000 et 2 millions d'euros du kilomètre.

La résolution demande de « veiller à ce que des terrains, les anciennes lignes ferroviaires désaffectées ou encore les terrains adjacents aux lignes de chemin de fer, soient mis à disposition pour un montant symbolique, voire à titre gratuit. »

Elle demande également de « veiller à ce que les anciennes lignes ferroviaires désaffectées faute d'utilité ou les terrains adjacents aux lignes de chemin de fer, pour autant que la sécurisation des lieux soit possible, fassent l'objet d'une affectation à la mobilité douce dans le cadre d'un accord conclu avec les entités régionales. »

Elle demande aussi au gouvernement fédéral de « veiller à ce que, dans le cadre de la réalisation du réseau de pistes cyclables rapides, Infrabel et la SNCB n'imposent pas de conditions étrangères à la réalisation du réseau, comme l'approbation à accorder à des travaux d'infrastructure qui ne s'inscrivent pas dans le cadre de la réalisation du réseau. »

Le texte demande enfin « l'inscription de ces recommandations dans les prochains contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel. »

La Flandre a investi massivement dans un plan de voies express vélo. 110 itinéraires sont prévus, plus de la moitié est déjà réalisée. Plusieurs de ces itinéraires longent les voies de chemin de fer et permettent aux cyclistes d'entrer dans des villes assez rapidement. À Bruxelles, ce réseau est baptisé RER vélo. Il est prévu en partie le long de barrières naturelles ou artificielles : chemin de fer, voies navigables ou autoroutes. Seules les routes avec un potentiel de plus de 2500 utilisateurs par jour ont été retenues. Au total, il est constitué de 32 routes, totalisant 400 km. En Wallonie, c'est l'un des projets inscrits dans la Déclaration de politique régionale du Gouvernement wallon : proposer aux cyclistes, d'ici 2022, des autoroutes cyclables vélo pour rejoindre Bruxelles, Liège et Charleroi en toute sécurité.

 Source : Résolution relative à la participation d'Infrabel et de la SNCB à la réalisation d'un réseau de pistes cyclables rapides - Chambre des représentants de Belgique – 4 juin 2020.
www.lachambre.be/FLWB/PDF/55/0944/55K0944009.pdf



ACTIVITÉS DES CEM

Un atelier consacré aux outils graphiques

En mars dernier, un atelier a été proposé aux CeM afin de compléter leurs compétences graphiques en explorant une boîte d'outils faciles d'accès composée de logiciels usuels ou gratuits. Une quinzaine de Conseillers en mobilité ont retroussé leurs manches et, pour certains, bravé leurs réticences, lors de cet atelier participatif organisé par le SPW.

Parce qu'un petit dessin est parfois plus efficace qu'un long discours, parce que de nombreuses ressources sont à portée de main sans qu'il soit nécessaire d'être un as du GIS, l'atelier se voulait un temps de découverte pratique, pour se frotter aux outils de dessin et d'illustration, afin de développer leur langage et leur usage. En effet, au sein de leurs institutions, c'est souvent au CeM qu'est demandé « une petite note » sur la mobilité. Pour quand ? « pour hier » évidemment !

L'enjeu était de voir à quel choix de graphique recourir, ou encore quel outil utiliser pour créer des cartes simples et attractives.

Les quelques outils explorés autour de cas concrets permettent de :

- générer des cartes dans Google ;
- présenter des données dans Excel et y générer des cartes ;
- saisir des informations dans WalOnMap, et notamment des profils en travers dans le PICC ;
- présenter un profil en travers via Streetmix, pour mettre en évidence une proposition sur base de la situation avant-après ;
- produire des esquisses simples dans Powerpoint ;
- découvrir des potentialités Openroute Service...

Au terme de cette demi-journée, les retours étaient enthousiastes. La nécessité de laisser un peu plus de temps à la réalisation des exercices... serait appréciée. Entendu, la formule sera adaptée ! **D'ici la fin de l'été, des tutoriels seront proposés sur le portail mobilité de la Région wallonne – mobilite.wallonie.be – permettant de se débrouiller de manière autonome dans l'acquisition de certaines compétences graphiques.**

À l'attention des CeM : n'hésitez pas à relayer vos besoins de formation au réseau !



WalOnMap : une ressource précieuse pour la mobilité !



WalOnMap

En quelques clics, visualisez sur une carte dynamique les données géographiques de la Wallonie et interagissez avec la carte grâce à des outils performants.

[ACCÉDER À WalOnMap](#)

 Source : mobilite.wallonie.be

WalOnMap est une carte interactive développée par le Service public de Wallonie. Elle permet notamment d'afficher l'ensemble des données géographiques récoltées par les pouvoirs publics relatives au territoire wallon. Un peu comme sur Google Maps, il est possible de zoomer, de chercher une adresse, de choisir un fond de plan... De nombreuses options, des outils et des informations géographiques portant sur des dizaines de thématiques sont disponibles via un catalogue en évolution permanente.

Très concrètement, la carte interactive permet :

- de visualiser les données géographiques ;
- de réaliser des tâches simples à l'aide d'outils géographiques de base ;
- de créer un rapport exportable au format .pdf ;
- de visualiser des "vues prédéfinies" ;
- d'accéder à un catalogue de cartes thématiques ;
- de partager des cartes.

Pour un Conseiller en mobilité, la carte interactive WalOnMap apporte de nombreuses informations utiles. Elle permet tout particulièrement de :

- mesurer un profil en travers sur base du PICC ¹ ;
- relever un profil altimétrique ;
- représenter la topographie d'une zone grâce à l'utilisation d'un modèle numérique de surface (MNS ²) ;
- calculer la surface d'un site ;
- faire un voyage dans le temps pour observer l'évolution du réseau viaire, par exemple, depuis les cartes Ferraris de 1777, les cartes de 1860-65, ensuite les orthophotoplans de 1971 à 2019 ;
- dater les interventions de travaux sur les voiries régionales, avec distinction des sécurisations, réfections lourdes et interventions légères ;
- accéder aux cartes d'accessibilité de la CPDT (2005) ;
- vérifier les aspects réglementaires, sur base du plan de secteur et d'autres outils indicatifs ou réglementaires ;
- exporter des cartes pour illustrer une présentation ou autres documents ;
- etc.

WalOnMAP est hébergé sur le Géoportail de la Wallonie, qui présente bien d'autres richesses que des cartes : notamment ses catalogues, ses données téléchargeables et ses services. À explorer sans modération !

¹ Le PICC est la référence cartographique numérique en 3D de la Wallonie. On y retrouve tous les éléments identifiables du paysage wallon selon leurs coordonnées x,y,z, avec une précision inférieure à 25 cm. geoportail.wallonie.be/georeferentiel/PICC.

² MNS : Modèle numérique de surface

Entre Namur et Jambes, dorénavant, il y a l'Enjambée



Source : SPW mobilité et Infrastructures, P. Evrard

Les Namurois l'attendaient depuis longtemps mais cette fois, ça y est : l'Enjambée, la nouvelle passerelle cyclo-piétonne qui relie Jambes au Grognon, a enfin été mise en service en mai dernier. Ce fut une longue histoire. Déjà évoquée depuis plusieurs décennies, l'implantation précise et la typologie de l'ouvrage ont fait débat pendant de nombreuses années.

De cette manière, Namur dispose d'une solution de mobilité douce qui facilite grandement le passage des piétons et des cyclistes d'une rive à l'autre de la Meuse, entre le centre-ville et sa périphérie jamboise.

La passerelle, dont la structure a été posée en août 2018, était attendue depuis de nombreux mois. Sa construction, dans sa configuration à trois branches, était terminée depuis mars. Ainsi, les travaux sont en grande partie terminés côté Jambes, où l'accès est

possible via une rampe et un escalier avec goulotte. Côté Grognon, seul un escalier avec goulotte est en fonction pour le moment. Une rampe viendra compléter le dispositif au printemps 2021 si les travaux de finalisation du projet suivent leur cours comme attendu. Elle mènera à l'esplanade qui doit surmonter le parking situé en sous-sol au Grognon, rebaptisé la Confluence pour l'occasion.

La passerelle est composée d'un caisson métallique de 2 m de largeur dont la hauteur varie de 1 m à 40 cm au centre de l'ouvrage et en pied de béquilles. La portée principale de franchissement de la Meuse est de 100 m, pour une longueur totale de 184 m. La largeur utile est de 5,8 m en section courante, de 3,8 m sur les rampes d'accès, et de 1,6 m dans les escaliers. La surface utile totale est d'environ 900 m².

Le budget consacré à la construction de l'ouvrage est estimé à 6,2 millions d'euros dont la majeure partie a été financée par la Région wallonne avec l'aide du Fonds européen de développement régional (FEDER). Un peu plus de 2 millions ont également été consacrés aux expropriations.

NOUVELLES TECHNOLOGIES

Bientôt des bus à hydrogène à Charleroi

Une nouvelle génération de bus est attendue à Charleroi. Il s'agit de modèles électriques à hydrogène. Approuvée par le Gouvernement wallon, la future station à hydrogène de Charleroi est prévue pour le ravitaillement des bus du projet « Waste-to-Wheels ».

Porté par un consortium composé de ENGIE, SUEZ et la SRIW, le projet « Waste-to-Wheels » associe production d'hydrogène vert et exploitation de bus à piles à combustibles.

Le projet s'inscrit dans le programme européen JIVE, qui a pour but de booster la commercialisation des bus à pile à combustible d'hydrogène par un déploiement à grande échelle des véhicules et des infrastructures. L'enjeu est de doubler le nombre d'autobus de ce type en Europe et de réduire les coûts de cette technologie de 30 %, tout en apportant aux opérateurs d'importantes économies en termes d'émissions de CO₂.

L'hydrogène sera produit par l'intercommunale Tibi sur son site de Pont-de-Loup, où l'unité de valorisation énergétique fournira de l'électricité renouvelable. Ensuite, il sera acheminé par camion au dépôt de Jumet où il ravitaillera une flotte constituée de 10 bus.

Si le dossier ne rencontre pas d'obstacles, les premiers bus pourraient être mis en service dès 2021.





Les vélos mettent-ils en danger les piétons ?

Des plaintes parviennent de temps en temps aux communes ou au Service public de Wallonie. En effet, lorsque les piétons partagent l'espace avec les cyclistes, il arrive qu'un sentiment d'insécurité, une gêne, s'installe. C'est particulièrement vrai le long du RAVeL lorsque celui-ci est fréquenté à la fois par de nombreux piétons et autant de cyclistes qui sont là pour faire du sport et non pour se déplacer tranquillement. Cette situation peut aussi se présenter sur certains chemins de campagne que l'on voudrait voir apaisés de tout type de trafic, mais aussi au sein de zones piétonnes autorisées aux cyclistes. Comment y voir clair et comment gérer la situation ?

Le CeM de la commune de Braine-le-Château est confronté à une plainte dans sa commune. Une petite voirie, étroite, sans trottoir, est empruntée par des VTTistes pressés de rejoindre le sentier qui prolonge la rue, sans issue pour les véhicules motorisés, perturbant les riverains et en particulier les enfants qui traversent.

Nous proposons ici un bref aperçu d'éléments à considérer dans toute réflexion, mais ce sujet nécessiterait bien une petite étude en soi.

Partager l'espace

Dans bon nombre de contextes, l'objectif est de proposer des espaces de partage, de mixité, de rencontre des différents usagers. Comment faire ? La réponse n'est pas simple et il n'y a pas de position véritablement tranchée.

En effet, certains publics, tels que les personnes âgées, les enfants ou encore les personnes à mobilité réduite peuvent être gênés par la présence de cyclistes pressés. Aucun usager ne doit gêner l'autre sans raison. La prudence est de mise. Globalement, l'attitude de chaque usager vis-à-vis de l'autre est fondamentale pour la sécurité d'une part et pour le confort et l'agrément du déplacement d'autre part. Et le différentiel de vitesse sera idéalement le plus faible possible, en particulier lorsque l'espace est contraint. Mais les règles varient en fonction du statut de la voirie.



Q Campagne "Soyons courtois", Extrait vidéo. Source : Tous vélo-actifs 2015

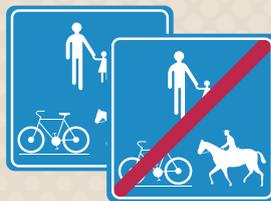
Mixité des piétons et des cyclistes : Quel statut de voirie ?

Sur un chemin réservé, l'accès n'est pas autorisé aux véhicules motorisés sauf cas particuliers. Le code de la route a prévu que l'espace doit être partagé entre les usagers figurant sur le panneau (signaux F99a/F101a ou F99c/F101c). La vitesse est limitée à 30 km/h. Les jeux ne sont pas autorisés, mais les usagers de ces chemins (cycliste comme le piéton) doivent redoubler de prudence en présence d'enfants et ne peuvent entraver la circulation sans nécessité.

Dans une zone résidentielle et de rencontre (Signaux F12a/F12b), tous les types d'usagers sont autorisés, et les jeux d'enfants sont permis, les piétons ont la priorité mais ... ils ne peuvent entraver la circulation sans nécessité. La vitesse est limitée à 20 km/h.

Dans une zone piétonne (Signaux F103/F105), le piéton a bien entendu la priorité sur le cycliste si la présence de celui-ci est autorisée. Dans ce cas, ce dernier doit se déplacer à l'allure du pas : donc – a priori – il n'y a pas de différentiel de vitesse.

Une rue réservée aux jeux (C3 + additionnel), durant l'été par exemple, permet de limiter le trafic de la rue aux seuls riverains. Elle autorise le passage des vélos. Les cyclistes doivent s'y déplacer à l'allure du pas et descendre de leur vélo si nécessaire.



Q F99a/F101a



Q F12a/F12b



Q F99c/F101c



Q F103/F105

Question de CeM



Q Source : Commune de Lasne

Quelle vitesse ?

Il nous semble qu'il faut considérer la limitation officielle de vitesse prévue dans le code d'une part et la vitesse souhaitable compte tenu de la configuration des lieux et de la présence de piétons d'autre part. Ainsi, en cas de fréquentation importante, sur des tronçons plus étroits ou sinueux, la limitation de vitesse à 30 km/h imposée sur les chemins réservés – rarement voire jamais contrôlée – peut se révéler trop élevée et devrait être adaptée aux lieux traversés – mais c'est encore plus difficile à imposer et à contrôler. Le RAVeL a, la plupart du temps, le statut de chemin réservé et, vu sa fréquentation localement élevée, il est parfois le théâtre de conflits.

Géométrie de l'espace

En agglomération, la largeur minimale d'une voirie partagée ne devrait jamais être inférieure à 3 m et dans le cas de tronçons plus longs, elle devrait être de 4 m. Par principe, au minimum deux piétons devraient pouvoir marcher l'un à côté de l'autre lorsqu'ils croisent ou dépassent d'autres usagers. Le non-respect de cette largeur minimale ne devrait être accepté que lorsque la fréquentation par des piétons et des cyclistes est très faible. Malheureusement, bon nombre de chemins présentent une largeur inférieure à 3 m.

En cas de fréquentation élevée, la largeur du profil de la route, du chemin, de la passerelle... constitue un élément déterminant du confort du cheminement et diminue la gêne éventuellement ressentie du fait de la mixité. Mais celle-ci peut encourager des vitesses plus élevées de la part des cyclistes sportifs. Des études montrent la nécessité de séparer les usagers à partir d'un seuil de 30 personnes (piétons et vélos) par mètre et par heure sur des chemins réservés.





Bruxelles "petite ceinture", simulation d'aménagement combiné "cyclistes & piétons". Source : petiteceinture.be

Insécurité objective ou subjective ?

Quelles sont l'amplitude et la gravité des conflits entre les piétons et cyclistes ? Les statistiques indiquent que leur gravité est limitée, comparée à l'ensemble des accidents de la circulation.

Toutefois, la mixité peut être perçue négativement par les cyclistes et par les piétons, en particulier par les personnes âgées pour qui elle peut même constituer un frein à la promenade.

Objectiver la situation

Si les radars peuvent difficilement verbaliser des cyclistes, ils permettent d'objectiver la situation et de disposer de quelques données intéressantes : vitesse maximale, V85... Ainsi, en cas de plainte ou simplement de doute, des caméras de comptage peuvent être utiles.

Entre la règle et la réalité du terrain... communiquer et sensibiliser les usagers

Il y a quelques années, la cohabitation entre piétons et cyclistes a conduit la Ville de Namur à mettre en place une importante communication sur le thème : soyons courtois.

La commune de Lasne a aussi déployé une campagne de sensibilisation l'été dernier en plaçant une affiche dans toutes les petites rues et chemins où tous les usagers sont en mixité sur un seul et même espace.

En Bretagne, sur les voies vertes et chemins de halage, il est conseillé aux cyclistes de ne pas rouler à deux de front, de ralentir à l'approche d'autres usagers et de prévenir les piétons en utilisant leurs sonnettes.

À Amsterdam, des gardes de la circulation sont parfois sur place pour corriger, conseiller et (si nécessaire) obliger les cyclistes à se comporter comme attendu.

Mais, ne soyons pas sectaire, il n'y a pas que le cycliste qui est parfois en défaut, le piéton doit aussi partager l'espace en toute courtoisie...



Source : duic.nl



LU/VU POUR VOUS

Aménagements cyclables provisoires : tester pour aménager durablement, Guide express, Les cahiers du Cerema, Cerema, Lyon, mai 2020. 44p.

Quels leviers pour faciliter la circulation des cyclistes? Quels types de séparation entre les cyclistes et le trafic motorisé, quels aménagements pour prendre en compte les piétons, comment réguler, évaluer, adapter... ? Autant de questions que peuvent se poser les services techniques des collectivités territoriales qui trouveront réponse dans ce guide express. Le Cerema a réalisé ce document de recommandations techniques pour les collectivités qui souhaitent tester des solutions d'aménagement permettant de se déplacer à vélo de manière efficace et en sécurité.

www.cerema.fr/fr/actualites/velo-deconfinement-guide-express-amenagements-cyclables

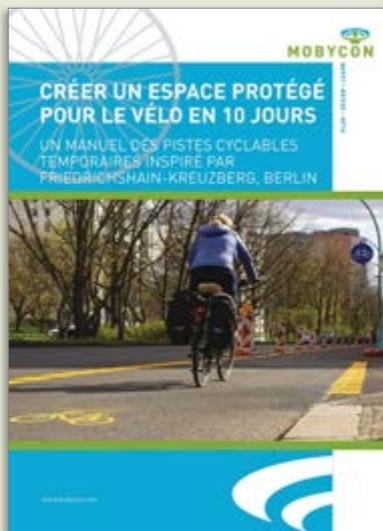


Aménagements provisoires pour les piétons : tester pour aménager durablement, Guide express, Les cahiers du Cerema, Cerema, Lyon, mai 2020, 48p.

Afin de permettre la distanciation physique recommandée dans l'espace public, plusieurs leviers peuvent être utilisés. Des aménagements peu coûteux peuvent être réalisés, de manière à sécuriser la circulation des piétons et les espaces d'attente. Il est important dans ces démarches de s'interroger sur les bénéfices et d'avoir une approche globale de la mobilité. Ce guide présente les principes généraux de réalisation d'aménagements temporaires sécurisés destinés aux piétons : des trottoirs de plus de 2,5 m de large, l'accessibilité des infrastructures et l'intérêt d'une réflexion globale.

www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/amenagements-provisoire-pietons-tester-amenager-durablement

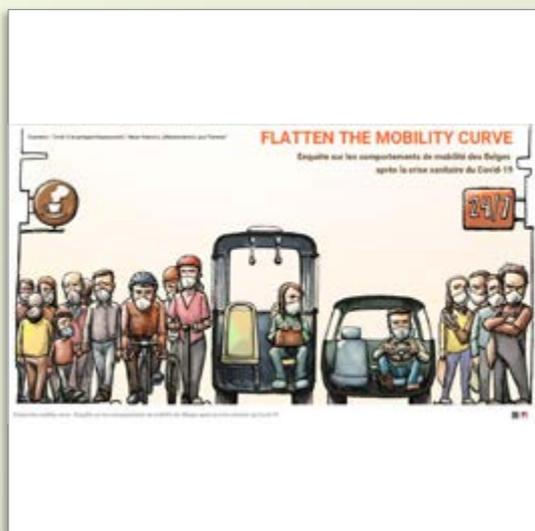




Créer un espace protégé pour le vélo en dix jours, Un manuel de pistes cyclables temporaires inspiré par Friedrichshain-Kreuzberg, Berlin, Mobycon, Delft, 2020, 34p.

Le quartier de Friedrichshain-Kreuzberg à Berlin a été l'un des premiers à mettre en place des mesures temporaires pour faciliter l'utilisation du vélo de manière plus sûre, plus confortable et permettant de respecter la distanciation physique. Ce guide constitue une base intéressante pour planifier des infrastructures temporaires à mettre en œuvre rapidement dans les villes et les villages. Les goulets et les endroits dangereux sur les pistes cyclables doivent également être éliminés rapidement.

mobycon.com/wp-content/uploads/2020/05/FrKr-Berlin_Guide-FR.pdf



Flatten the mobility curve, Analyses et idées pour la mobilité post-covid-19, Espaces-Mobilités/maestromobile, 32p.

Afin d'évaluer l'impact à court et à moyen termes de la crise liée au Covid-19, le bureau d'études Espaces-Mobilités et son laboratoire Maestromobile ont interrogé les citoyens sur leur perception de l'évolution de la mobilité après le déconfinement. Une enquête en ligne a été créée pour examiner leurs intentions sur leur manière de se déplacer dans les mois à venir. Cette analyse a pour ambition d'orienter les politiques publiques afin d'anticiper les changements mais servira également aux entreprises, aux écoles, aux commerces et à tout générateur de déplacements pour appréhender l'avenir. Le document propose dix pistes originales pour accompagner la mobilité à l'issue de la crise sanitaire.

infogram.com/enquete-movid-19-1h7z2lgy873g4ow?live&



COLOPHON

 Editeur :

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

Mobilité et Infrastructures

Boulevard du Nord 8, 5000 Namur

<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

cem.mobilite.wallonie.be

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

 Conception, rédaction et coordination :

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

 Photo de couverture : keranews.org