

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

Le Cemaphore en période...
d'**in**mobilité

Quand **le vélo se porte au secours du citoyen**

Fermeture d'une voirie communale. Pourquoi ?
Comment ?

Un réseau de **Bus à haut niveau de service à Lens**

Jalons pour un **réseau wallon de lignes de bus express**

Le plan lumière 4.0 du SPW

Que faites-vous dans le train ?

Quel marquage de
l'**emplacement réservé à la carte de stationnement pour personnes handicapées ?**

D'ici et d'ailleurs

Lu pour vous...





I'*in*mobilité

Voyage au bout du « salon »

Très particulier de vous préparer un numéro de Cemaphore en cette période d'immobilité !

Néanmoins, et sans se lancer dans un énième discours politique, philosophique, poétique, dramatique ou humoristique de cette période inimaginable jusqu'aujourd'hui, il nous a semblé nécessaire de garder le contact, de vous livrer l'actualité disponible même si, pour certains articles, elle va vous paraître, provisoirement nous l'espérons, un peu décalée, de nombreux services étant à l'arrêt en raison du confinement.

Le temps passe, et même si au terme de cette crise sans précédent, bien des choses auront sans doute changé dans notre manière d'appréhender le monde, nous nous déplacerons encore. Notre métier ne disparaîtra pas et le réveil sera intense. Alors préparons-nous déjà mentalement, prenons du recul, de la hauteur, inspirons-nous.

Voici donc quelques sujets de lecture dans un moment où l'actualité en la matière est forcément assez maigre !

 *La rédaction*



On the road again !...





Q Berlin, urbanisme tactique. Source : weelz.fr



MOBILITÉ ALTERNATIVE

Quand le vélo se porte au secours du citoyen

Les transports en commun ne pouvant proposer, actuellement et dans un futur proche, que des capacités limitées, des alternatives de déplacement doivent être trouvées. Dans ce contexte, un nouvel engouement pour les déplacements à vélo est apparu, **profitant du calme régnant aujourd'hui sur de nombreuses routes. Plusieurs villes en ont ainsi profité pour mettre en place des infrastructures provisoires, légères, afin de créer de véritables couloirs pour les deux-roues.**

Toronto, Bogota, Mexico, Berlin, Brême, Monchengladbach, Séville, Vienne, Calgary... ont décidé de modifier l'usage de leurs voiries, et plus globalement de la rue. L'initiative, rapide, consiste à réduire la partie de la voirie dédiée aux usagers motorisés pour augmenter la surface consacrée aux déplacements piétons ou cyclistes avec des aménagements légers. Elle s'inscrit directement dans le concept « d'urbanisme tactique » et propose ainsi une réponse partielle aux enjeux actuels de mobilité.



Source : weelz.fr

Dès la mi-mars, la mairie de **Bogotá** (Colombie) a pris les devants en créant, en une nuit, 22 kilomètres de pistes cyclables. Au total, ce sont **76 kilomètres de pistes cyclables** qui ont ainsi été créés en fermant des axes jusqu'à présent utilisés par les voitures. Bogota compte désormais 550 kilomètres de pistes cyclables. La municipalité a réagi d'autant plus vite qu'elle organise **chaque dimanche un événement baptisé Ciclovía**, pendant lequel plusieurs grandes artères sont fermées à la circulation automobile.

À Berlin, des marquages au sol de couleur orange, avec des plots et des balises de chantiers placés tous les deux ou trois mètres, ont commencé à se multiplier, réservant ainsi une bande de circulation au vélo. Elles sont surnommées par certains les « **corona bike lanes** ». Le dispositif ne coûte pas cher et permet une distanciation plus aisée sur des voies de 3 mètres minimum, à l'inverse des trottoirs généralement bien plus étroits. À noter : la ville de Berlin vient de mettre en ligne un guide de bonnes pratiques pour adapter la ville à cette mobilité de crise.

À Paris, on y réfléchit. Ces futures pistes cyclables pourraient être calquées sur les lignes de métro en essayant de créer en surface des lignes de vélo, de manière à mettre en place une alternative pour ceux qui se déplacent habituellement en métro.

La commune d'Ixelles vient de réserver l'une de ces voiries à la circulation des riverains, des cyclistes et des vélos, l'objectif étant de permettre la distanciation sociale entre usagers doux.

Si les villes veulent proposer à la rentrée des solutions de mobilité aux étudiants et aux travailleurs, voici **une piste à prendre au sérieux !** Car, qui va à la chasse, perd sa place.... Alors, au travail ? Mais n'oublions pas les piétons car la largeur de certains trottoirs ne permet pas souvent la distanciation sociale (physique disent les français) indispensable!

Le « tactical urbanism » ou « pop-up urbanism » qu'est-ce que c'est ?

À côté des réflexions menées par les acteurs et les spécialistes de l'urbain, des expérimentations, portées par des habitants avec l'accord des élus, se sont développées au niveau local. Ces projets variés sont d'abord les signes qu'une forme de renouveau de la ville est en train de s'inventer et de se mettre en place, s'appuyant sur l'innovation sociale, les nouvelles technologies et le partage.

Théorisé par l'urbaniste américain Mike Lydon, **le concept « d'urbanisme tactique » repose sur trois principes : des interventions à petite échelle, du court terme et du low-cost.** Il s'inscrit dans la perspective d'une ville qui se veut agile, ingénieuse et frugale, capable d'évoluer et de s'adapter rapidement en fonction des besoins, **à l'inverse du concept technocratique de la smart city**, centralisé et globalisant. Aujourd'hui une possibilité d'articulation entre urbanisme tactique et urbanisme stratégique apparaît comme tout à fait possible, voire indispensable.

Un exemple d'application est **le concept du « Parklet », qui consiste à aménager temporairement une place de parking.** Aujourd'hui, les initiatives d'aménagements cyclables provisoires en constituent un autre cas de figure.





TRAFIC DE TRANSIT

Fermeture d'une voirie communale à Braine-le-Château. Pourquoi ? Comment ?



Q Rue Saint-Véron. Source : google maps



Le trafic de transit empruntant des voiries qui ne sont pas faites pour cela, doit être renvoyé sur des axes qui disposent d'un gabarit adapté. Celui-ci doit permettre la circulation dans de bonnes conditions de sécurité, en cohérence avec les lieux traversés et les fonctions riveraines. La question se pose régulièrement pour bon nombre de communes et pour les Conseillers en mobilité ! Que faire face à ces itinéraires de fuite, connus des usagers ou des applications de guidage, qui corrompent le système de hiérarchisation du réseau et mettent à mal le rôle à jouer par chaque voirie ?



À Braine-le-Château, la rue Saint-Véron était jusqu'il y a peu au cœur de cette problématique. En effet, cette petite voirie de 4 m de large en moyenne permet de relier Clabecq à la N28 à Hal. Cet axe attirait une circulation de véhicules souhaitant éviter les axes structurants proches et saturés aux heures de pointe. Sa situation en faisait un axe intéressant entre l'E19 (Nord-Sud), l'A8 (Est-Ouest) et les N28 (Hal – Nivelles) et N246 (Tubize – Braine-l'Alleud).

Objectiver le trafic

Des comptages effectués durant deux semaines, fin 2018, ont fait état de plus 1000 véhicules/jour dans les deux sens durant les jours ouvrables. Le week-end, leur nombre diminue légèrement avec 800 véhicules/jour. On constatait également le passage de poids lourds à destination de bâtiments en cours de construction à Clabecq et à Tubize guidés entre autres par leur GPS et autres applis.

Prendre en compte le contexte

L'étroitesse de la rue ne permet pas un croisement aisé des véhicules. La voirie traverse la cour d'une ferme et les véhicules doivent contourner un tas de fumier et une mare. Sur une partie du tronçon, les façades des maisons sont à front de voirie et les portes d'entrée débouchent directement sur celle-ci. Malgré la mise en place de séparateurs de voies placés au droit des accès à ces habitations, la sécurisation n'a pas été suffisamment améliorée. En outre, certaines maisons ne disposent pas de garage et des voitures sont garées sur la voirie. De ce fait, il subsiste peu d'espace disponible pour la circulation, en particulier pour les services encombrants (secours, poubelles...). Ces différentes contraintes ne décourageaient pourtant pas le trafic.





Chronologie

- 2016-2018 : Echanges avec la ville de Tubize afin de présenter les difficultés du quartier ;
- Mars 2019 : Réunion en présence des représentants des trois communes concernées. Braine-le-Château indique sa volonté de procéder à la fermeture de la rue Saint-Véron afin de sécuriser le quartier ;
- Avril 2019 : Le SPW – DGO1 indique qu'il est favorable à la fermeture de la rue Saint-Véron. Braine-le-Château informe officiellement les Collèges des autres communes de la mesure ;
- Juin 2019: Réponse négative de la commune de Tubize. Pas de retour de Hal ;
- Juillet 2019 : Braine-le-Château contacte la zone de Secours qui remet un avis favorable à la pose d'éléments amovibles et à l'aménagement de zones de rebroussement. Elle indique aussi que la circulation dense de la rue Saint-Véron provoquerait des difficultés à ses services en cas d'interventions et soutient le projet de fermeture ; Le Collège de Braine-le-Château prend une ordonnance de Police ; Pose de la signalisation et de trois panneaux d'information sur Clabecq et Hal. Aménagement des zones de rebroussement ;
- Août 2019: Demande introduite aux sociétés de service « GPS » d'adapter les itinéraires ; Après constat du non-respect de la mesure (bris des bollards, circulation dans le bois...), contact est pris avec la zone de Police et un complément de signalisation est placé ; Ordonnance de Police ;
- Septembre 2019 : Surveillance accrue de la Police et pose de chaines et de cadenas afin de rendre plus difficile les déprédations avec fourniture des clés aux services de secours ; Vérification et confirmation que les sociétés de service GPS ont bien adapté les itinéraires.

Une voirie sur le territoire de deux communes

La rue Saint-Véron est une voirie communale située en partie sur le territoire de Hal et en partie de Braine-le-Château. **Les habitations situées au sud sont cadastrées sur Braine-le-Château, mais sont situées le long du tronçon de voirie communale géré par la ville de Hal.** En conséquence, il était impossible d'intervenir structurellement devant ces habitations. Il en va de même pour d'éventuelles mesures de police. La seule zone où une intervention était possible est donc le tronçon se trouvant sur la commune de Braine-le-Château. La solution retenue a été la fermeture de la rue.

En conclusion

La mesure est aujourd'hui respectée. Le trafic passe dorénavant sur la N246 déjà quasi saturée. C'est malgré tout la moins mauvaise solution car cette voirie est adaptée à ce type de trafic. Des projets immobiliers et commerciaux, en cours d'étude ou de réalisation sur Clabecq/Tubize, laissent penser que la circulation de transit à travers Braine-le-Château va encore augmenter. Ainsi, les résultats de l'étude d'incidence sur l'environnement de l'aménagement du site Duferco-Clabecq prévoient une augmentation de 4 à 37 % du nombre de véhicules sur l'axe Tubize – Braine-le-Château.

La sécurisation des voies non adaptées à recevoir du trafic de transit constitue une préoccupation de la commune à laquelle elle va continuer d'accorder toute son attention.

 Contact : Nicolas Tamigniau, nicolas.tamigniau@braine-le-chateau.be



VISITE TECHNIQUE

Un réseau de **Bus à haut niveau de service (BHNS)** à **Lens** (France)



 Source : lavoixdunord.fr

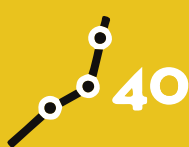
Un bus à haut niveau de service, c'est un bus qui se déplace vite (il dépasse les voitures), essentiellement sur des infrastructures dédiées, avec une fréquence élevée, des horaires fiables, en offrant un bon niveau de confort et d'accueil aux voyageurs. Bref ! Presque... un bus plaisir ! Ce concept se développe dans de nombreuses villes étrangères, mais encore très timidement en Wallonie. Néanmoins il est à l'ordre du jour dans le cadre de la création de deux lignes de bus structurantes pour desservir le sud de la métropole carolo.



UNE OFFRE HIÉRARCHISÉE



7 BULLES
à fréquences élevées



40 LIGNES RÉGULIÈRES
en connexion avec
les Bulles et les TER



7 LIGNES TER
accessibles avec
un abonnement Tadao



1 TAD CHRONOPRO
pour 5 zones d'emploi



5 LIGNES DE TRANSPORT
À LA DEMANDE



CIRCUITS SPÉCIAUX
scolaires mais
accessibles à tous

LES SERVICES +



LE WIFI
dans les véhicules et
aux stations (Bulles 1 et 2)



LES INFOS EN TEMPS RÉEL
dans les bus aux arrêts,
sur Tadao.fr ou sur l'appli Tadao



E-BOUTIQUE



UNE GAMME TARIFAIRE
SIMPLE ET ACCESSIBLE
(à partir de 5€/mois)

Source : BHNS Lens

Mais qui dit projet ambitieux, dit généralement changement des habitudes, redistribution du stationnement, réorganisation de la circulation... des perspectives qui inquiètent la population : citoyens, commerçants et usagers. Dans un tel contexte, une visite dans une région qui a misé sur l'intérêt d'un tel concept permet de mieux visualiser et d'appréhender la réalité de ce type de projet. C'est ainsi qu'une délégation composée de citoyens, de commerçants, de représentants de la Ville de Charleroi et du SPW, de journalistes... s'est rendue au mois de mars à Lens dans le nord de la France.

Si l'exemple ne colle pas parfaitement avec la réalité de Charleroi, la découverte du BHNS de Lens a apporté quelques éléments de réponse et contribué au dialogue entre toutes les parties prenantes du projet. Par ailleurs, sachant qu'une refonte du système de transport en commun wallon est sur la table, cet exemple est intéressant à plusieurs égards.

Le réseau de BHNS, porté par le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle (SMTAG), s'est inscrit dans un plan de réorganisation complète du réseau de transports en commun à l'échelle de 3 agglomérations : Bruay-Béthune, Lens-Liévin et Hénin, soit un territoire d'un peu plus de 1000 km², avec une population de 650 000 habitants répartis sur 32 communes. 7 lignes, baptisées « Bulles », ont été mises en service en avril 2019.

Les Bulles intègrent les caractéristiques du BHNS : au niveau confort, équipements, billetterie, information au voyageur, vitesse commerciale...

En outre, les infrastructures réalisées sont à la hauteur : aménagement des arrêts, mobilier urbain, accessibilité PMR, information sur le réseau et les horaires, parkings vélo sécurisés... De plus, voiries et trottoirs ont été réaménagés avec, par exemple, un axe commerçant totalement réhabilité de façade à façade, la création de bandes bus, les carrefours donnant la priorité au BHNS...

L'organisation des chantiers a été cruciale, en particulier pour les commerçants. Le tracé a donc été découpé en différents tronçons. Les commerces sont restés accessibles, avec une organisation spécifique du stationnement et des livraisons en phase chantier. Un important arsenal de communication a été mis en place afin d'informer les usagers en amont. Des campagnes d'affichage, des spots dans les médias, des flyers et une application smartphone ont été développés à cet effet.

Une des particularités est la mise en place d'« ambassadeurs du projet », identifiables et en permanence sur le terrain. Ce sont des personnes formées en médiation qui assurent l'interface entre les citoyens et les maîtres d'œuvre. Elles relayent les réalités de terrain aux gestionnaires de chantier et répondent aux questions des citoyens quelle qu'en soit la teneur. Elles désamorcent bien des difficultés, et permettent un ajustement du projet.

Des chantiers de plus de 20 millions d'euros d'investissements consacrés aux infrastructures proprement dites de la SMTAG ont été menés en deux ans, 70 km de voiries ont été réaménagées, avec jusque 231 chantiers à gérer simultanément nécessitant des mesures particulières de communication.



Le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle a mis en place un système d'indemnisation des commerçants impactés, sur base d'une évaluation de l'écart de marge bénéficiaire brute. Ce type de solution s'est défini en avançant dans le projet, tout n'était pas pré-établi. Un système d'acompte (provision d'indemnité) a permis aux commerçants de toucher des indemnités relativement vite après les chantiers et de tenir le coup au niveau trésorerie. Ces provisions ont ensuite été régularisées sur base des bilans effectifs.

Les besoins en stationnement liés au projet de BHNS n'étaient pas identiques dans chaque commune. Dans certains cas, 10 à 15 % d'emplacements ont été supprimés, dans d'autres, de nouvelles poches de parking ont été créées, notamment via le rachat de parcelles par les municipalités traversées, à maximum 150 mètres des emplacements supprimés en voirie. Compte tenu de l'organisation polycentrique du territoire, le projet ne s'est pas structuré autour de parkings-relais. L'attention a été portée sur les parkings à proximité des gares et des haltes ferroviaires pour assurer l'intermodalité.

Le projet de Lens-Liévin est également exemplatif car il est le premier, sur le territoire français, à utiliser des bus à hydrogène, avec six bus de ce type qui desservent l'une des lignes. La flotte est composée de bus à hydrogène et de bus hybrides.

L'exemple du BHNS de Lens-Liévin est intéressant dans un contexte d'ancien bassin minier en reconversion. À moins d'un an de la mise en service au moment de la visite, il est trop tôt pour une évaluation. Cependant, tout porte à croire qu'il sera possible d'atteindre l'objectif du Plan de déplacements urbains de multiplier par 2,5 l'usage des bus d'ici 2025, voire plus tôt, et de porter la part du bus à 6% des déplacements.

La situation de Lens-Liévin n'est pas comparable à celle de Charleroi, la structure territoriale de l'agglomération est très différente, de même que les charges de trafic. Par ailleurs, les ambitions du projet ne sont pas exactement les mêmes. Toutefois, cet exemple propose une série d'éléments inspirants à plus d'un titre, en particulier un volontarisme certain et une belle démarche de communication !

LES MOYENS TECHNIQUES

 **492**

VÉHICULES
179 bus en propre,
98 bus et 215 cars
(sous-traitance)

 **6**

BUS À HYDROGÈNE

 **70**

KILOMÈTRES
de voies aménagées
pour les BHNS

 **205**

FEUX AVEC PRIORITÉ
au bus

 **356**

CONDUCTEURS
505 collaborateurs directs
(hors sous-traitance)

 **119**

DISTRIBUTEURS
AUTOMATIQUES de titres
implantés sur les lignes
Bulles 1, 2 et 3

 **10**

ABRIS BICLO SÉCURISÉS
accessibles avec une
carte PASS PASS

 **9**

5 BOUTIQ UES et
4 DÉPOTS TADAO



Q TEC, Conforto LLN – Wavre – Ixelles. Source : Médiathèque de la Commission européenne



TRANSPORT EN COMMUN

Jalons pour un **réseau wallon de lignes de bus express**

Alternatives à la voiture individuelle, six lignes WEL (Wallonia Easy Line) ont été lancées en avril 2019. Ces bus avaient pour objectif de proposer aux travailleurs, aux heures de pointe du matin et du soir donc, un système de transport attractif, rapide et confortable, sur des itinéraires non desservis par d'autres transports en commun : peu d'arrêts, un véhicule dédié type autocar, la climatisation, du wifi... Ce concept s'inscrivait dans la Stratégie régionale de mobilité.

Des ajustements nécessaires

Le concept prévoyait un système de réservation spécifique et peu souple et une billettique distincte de celle des autres services du TEC. Par ailleurs les liaisons proposées nécessitaient une évaluation approfondie pour en estimer objectivement la pertinence. L'analyse a porté à la fois sur la performance et la satisfaction et a conduit à prendre différentes décisions. Elle a mis en évidence une sous-utilisation de certaines lignes. Par ailleurs, la satisfaction des clients est bonne en ce qui concerne le confort proposé et le temps de trajet avec, cependant, une demande d'augmentation de la fréquence. La tarification non-intégrée au reste du réseau TEC ainsi que la réservation obligatoire constituent des freins importants à l'utilisation de ces lignes.

Unifier l'offre de transport en commun des TEC

Désormais ces bus vont adopter la tarification Horizon+ et permettre la correspondance avec les autres lignes du TEC. À brève échéance, les lignes Wel, les bus Conforto, Rapido et Express seront regroupés sous une appellation unique, pour davantage de lisibilité dans l'offre express. La réservation obligatoire testée dans WEL est abandonnée au profit de la carte MOBIB. Le titre de transport sera disponible à travers tous les canaux de vente habituels du TEC, qu'ils soient physiques (espace TEC, Points TEC, Self) ou dématérialisés (E-Shop, Easy Pay). Quant au look de ces bus, ils intégreront l'habillage jaune de la carrosserie. Celui-ci sera rehaussé d'une identification propre à ce réseau structurant et express dont le nom définitif doit encore être arrêté.

Repenser la pertinence de chaque ligne

Sur base des chiffres de fréquentation et des recommandations de l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW), un ajustement de l'offre vient d'être décidé, confirmant, voire renforçant certaines lignes, en supprimant d'autres.

Ainsi :

- Deux lignes, Athis – Mons et Braine-l'Alleud – Wavre, sont supprimées. Des alternatives sont étudiées ;
- L'offre des quatre autres lignes, à savoir : Namur – Nivelles, Marche – Liège, Bastogne – Arlon, Charleroi – Nivelles, est augmentée de 25 % ;
- Trois lignes devraient être créées dès septembre : Namur – Waremme, Ath – Péruwelz, Verviers – Malmédy.

Les 11 lignes Express TEC existantes, les 4 lignes WEL améliorées et les 3 nouvelles lignes ci-dessus, soit 18 lignes au total, constituent ainsi le début d'un « réseau wallon de lignes Express ».

 En savoir plus : infotec.be > lignes express : d'un centre urbain à l'autre rapidement avec le TEC



Lignes Express (conforto, rapido, express) existantes

- Louvain-la-Neuve – Wavre – Ixelles
- Louvain-la-Neuve – Wavre – Kraainem – Woluwe
- Wavre – Auderghem
- Jodoigne – Louvain-la-Neuve – Ottignies
- Braine-l'Alleud – Genappe – Louvain-la-Neuve
- Nivelles – Louvain-la-Neuve
- Bastogne – Namur
- Liège – Athus
- Namur – Couvin
- Namur – Hannut
- Namur – Perwez – Jodoigne





Source : vivreici.be

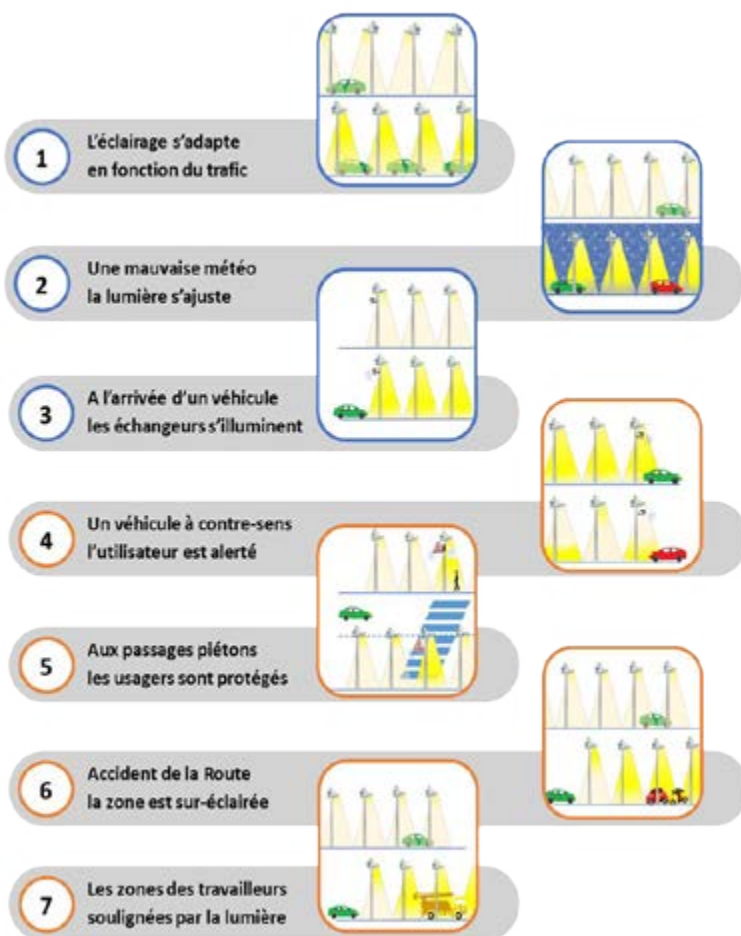


ECLAIRAGE ROUTIER

Un plan Lumière 4.0 pour le SPW

Le programme de modernisation des équipements d'éclairage public du réseau structurant wallon vient de démarrer. Il s'inscrit dans le cadre du « Plan Lumières 4.0 ». Les travaux, d'une durée de 3 ans et demi, porteront sur la mise en service progressive d'un nouvel éclairage intelligent avec la rénovation complète des luminaires en LED, soit environ 110 000 points lumineux.

Un contrat de partenariat public-privé a été conclu avec la SOFICO et confié au consortium LuWa. D'une durée de 20 ans, il vise la conception, la modernisation et la maintenance des équipements d'éclairage public du réseau structurant wallon. Il comprend ainsi le remplacement des lampes sodium et la modernisation des infrastructures d'éclairage (cabines d'alimentation électriques, transformateurs, lignes de distribution et candélabres) sur les grands axes (auto)rouriers de Wallonie (2700 km d'autoroutes et de routes nationales structurantes dont 400 km d'échangeurs) ainsi que sur les parkings des aires autoroutières et sur les parkings de covoiturage. Ce projet représente un budget total de 600 millions d'euros sur 20 ans.



Source : sofico.org



Source : sudinfo.be

Les points lumineux seront équipés de systèmes de télégestion et de plusieurs types de capteurs afin de permettre la mise en place d'un réseau entièrement connecté et intelligent. Les niveaux d'éclairage seront hiérarchisés selon les différents types d'axes routiers et modulés en fonction des situations : L'éclairage pourra donc se couper ou se mettre en veille pour se réactiver à l'approche d'un véhicule. L'intensité lumineuse s'adaptera à la circulation et aux conditions météo. Ces lampes pourront aussi se mettre à clignoter lorsqu'un conducteur fantôme sera détecté sur un tronçon.

Les luminaires LED à hautes performances offrent un rendu des couleurs plus précis pour une meilleure visibilité, un confort et une sécurité des usagers nettement améliorés.

On estime que le remplacement des lampes sodium au profit de luminaires LED ainsi que les différentes mesures de gestion intelligente conduiront, à terme, à réaliser 76 % d'économies d'énergie, soit une réduction de la pollution lumineuse et une diminution de 166 000 tonnes d'émissions de CO₂ par an.

De nouveaux services pourront aussi être pilotés à distance : vidéosurveillance, signalisation lumineuse tricolore, bornes d'accès, panneaux à messages variables... Le centre Perex pourra intervenir en fonction des nécessités : conditions météorologiques, chantiers, accidents...

Dans la perspective du développement des véhicules autonomes, des Unités Bord de Route (UBR) seront déployées sur les autoroutes et leurs échangeurs intégrant, en plus du capteur de trafic Bluetooth, la dernière technologie V2X (Vehicle-to-everything) afin de permettre la communication avec des véhicules connectés.

Plusieurs tronçons sont déjà équipés du nouvel éclairage LED et du système de télégestion : citons le contournement de Couvin, l'A54 entre Nivelles et Luttre et, plus récemment, l'E42 entre Spy et Namur-Ouest.

Pour la concrétisation de ce projet, 400 emplois ont été créés qui ont nécessité 100 000 heures de formation organisées avec les Missions Régionales pour l'Emploi (MIRE). Une partie du montant des Redevances de Disponibilité Brutes, a été versé aux entreprises d'insertion et de recrutement de personnel via des Entreprises de Travail Adapté.

Les autoroutes wallonnes seront les premières autoroutes connectées d'Europe, prêtes pour l'accueil des futurs véhicules autonomes. Ces travaux vont nécessiter la fermeture des voies proches de l'éclairage le temps du remplacement. De nombreux chantiers mobiles vont se succéder. Leur planification fait l'objet d'attentions pour garantir la sécurité des usagers et des travailleurs tout en limitant la gêne occasionnée au trafic

En savoir plus : luwa.be / sofico.org



TRANSPORT EN COMMUN

Que faites-vous dans le train ?

Le train constitue un mode de transport clé dans le cadre du transfert modal vers une mobilité durable, plus respectueuse de l'environnement. Les Belges sont près de 700 000 à se déplacer en train. Les défenseurs de ce mode louent le fait qu'on peut travailler, lire... donc bien profiter du temps qu'on y passe. Mais qu'en est-il réellement ?

Pour en savoir plus, la SNCB a commandé une enquête à Ipsos, portant sur les occupations des voyageurs. Les résultats s'appuient sur les réponses de 1 000 personnes.

Peu de commentaires sont utiles : les chiffres parlent d'eux-mêmes. La plupart profitent de leur voyage pour prendre du temps pour eux et utilisent leur trajet principalement pour se reposer, écouter de la musique, lire, surfer sur Internet ou... travailler. En effet, près de 30 % des personnes interrogées indiquent travailler dans le train. Les activités évoquées sont impensables en voiture à moins de pratiquer le covoiturage et de se retrouver dans la catégorie « j'ai parlé avec d'autres personnes ».

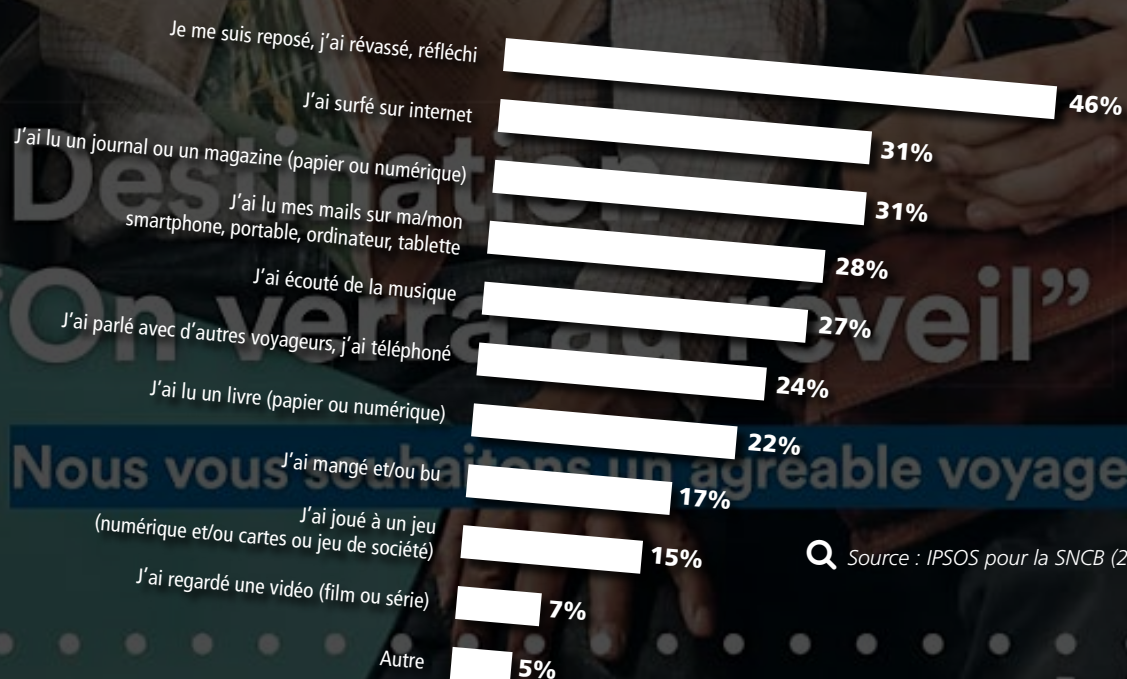
Les statistiques montrent que durant ces trois dernières années, le nombre d'utilisateurs de la SNCB a augmenté de plus de 11 % et vient de battre son record, avec 253 millions de voyages : soit une augmentation de 3,9 %, qui s'ajoute à celle de 2018 (3,7 %) et de 2017 (3,6 %). Ce niveau d'accroissement constant n'avait plus été vu depuis une dizaine d'années. Il concerne tous les motifs de déplacement : « domicile-travail », « scolaire » et « loisirs ».

Souvent présentée comme le thermomètre du fonctionnement du rail, en Belgique comme ailleurs, la ponctualité des trains, problématique ces dernières années, est aussi en hausse. Avec 90,4 % des trains qui enregistrent, en moyenne annuelle, un retard de moins de 5 minutes et 59 secondes (un train sur dix continue à enregistrer plus de six minutes de retard), c'est une amélioration assez sensible pour être remarquée par les utilisateurs du rail. Mais, au total, les trains belges ont cumulé 2,6 millions de minutes de retard en 2019, soit près de 7 200 minutes par jour. Les voyageurs se disent toutefois plus satisfaits de la SNCB qu'en 2018. Ils étaient 67 % à attribuer une note d'au moins 7 sur 10 à la SNCB, contre 60 % l'année précédente.

La SNCB a prévu d'augmenter son offre de trains dans le cadre de son Plan de transport 12/2020 – 2023 afin de répondre à la forte augmentation du nombre de voyageurs observée ces dernières années et de poursuivre sur ce rythme de croissance. L'augmentation échelonnée et ciblée de l'offre tiendra compte des clients, ainsi que de la disponibilité et de la capacité de l'infrastructure, du matériel et du personnel.

Ne pas perdre son temps... c'est sur ce slogan que s'est basée la campagne de publicité dont la conception a été confiée au réalisateur bien connu Jaco Van Dormael. Reconnaissons toutefois que, à l'heure actuelle, la réalité du rail n'est pas encore, tous les jours, aussi idyllique que ne le laisse imaginer le spot.

En savoir plus :
<https://sncb.prezly.com/aujourd'hui-le-voyageur-lui-meme-le-dit-on-ne-perd-jamais-son-temps-dans-le-train>
<https://opendata.infrabel.be/pages/home/>



Source : IPSOS pour la SNCB (2019)



Réservations de stationnement pour les personnes handicapées. Quel marquage ?

Plus précisément, faut-il peindre en bleu l'intérieur des emplacements réservés aux véhicules des titulaires d'une carte de stationnement pour les personnes handicapées, comme l'évoque la circulaire dédiée ? Cette question a été posée par le CeM d'Amay.

La signalisation verticale

La réglementation prévoit la pose du signal E9a complété par le sigle représentant en couleur blanche une personne handicapée en chaise roulante, ou le signal E9a complété par le panneau additionnel comportant ledit sigle. Sans ce signal, l'emplacement n'a pas de valeur légale. La signalisation est également, le cas échéant, complétée par une flèche indiquant le début de la réglementation et la distance sur laquelle elle est applicable. Il est aussi possible de réserver l'emplacement dans le temps (si proximité du bureau de poste, de commerces...) avec un additionnel reprenant la période concernée par la réservation (par exemple : du lundi au vendredi de 8 à 17 heures).

Quels marquages ?

Les marquages sont facultatifs. Toutefois, la circulaire ministérielle du 3 avril 2001 précise : « Il est souhaitable d'indiquer en outre au sol la délimitation exacte de ou des emplacements(s) réservé(s) sauf si elle devait prêter à confusion. »¹.

¹ Circulaire ministérielle du 3 avril 2001 relative aux réservations de stationnement pour les personnes handicapées (M.B. du 5 mai 2001).



Source : SPW – D434 Direction de l'Edition

Il y a lieu de distinguer deux cas de figure :

- **Les emplacements créés à la demande de personnes handicapées** : ceux-là sont susceptibles de disparaître, donc surtout ne pas les peindre ;
- **Les emplacements créés pour couvrir des besoins** à proximité de pôles d'intérêt, en centre-ville... devraient peu, voire pas changer.

La circulaire ministérielle relative aux réservations de stationnement pour les personnes handicapées² recommande "en fonction des possibilités" de répéter au sol en couleur blanche le sigle international des personnes handicapées figurant déjà sur la signalisation verticale.

La circulaire propose en outre, lorsque les emplacements sont établis à proximité de pôles d'intérêt, de services, en centre-ville... de recourir à un revêtement de couleur différenciée du ou des emplacement(s) réservé(s) et recommande l'utilisation de la couleur bleue, en étant attentif à ce que la surface ne soit, ou ne devienne, glissante. Outre cet inconvénient majeur, ce choix n'est pas particulièrement esthétique et nécessite d'entretenir et de renouveler la peinture.

La tutelle wallonne sur les règlements complémentaires de sécurité routière déconseille fortement de peindre les emplacements PMR en raison de la glissance de la surface.

La circulaire propose une alternative, à savoir, tracer, parallèlement à la délimitation de l'emplacement de couleur blanche et de manière contiguë, un cadre de couleur bleue de 10 à 15 cm de largeur.

Certains CeM ont fait des propositions qui concernent les emplacements non liés à une demande spécifique d'une personne handicapée. Dans certaines communes, la peinture bleue reste de mise en utilisant par exemple des pavés de béton teintés dans la masse, donc non glissants, d'autres ont adopté le cadre bleu entouré du marquage blanc, voire ont mis en place une solution intermédiaire.

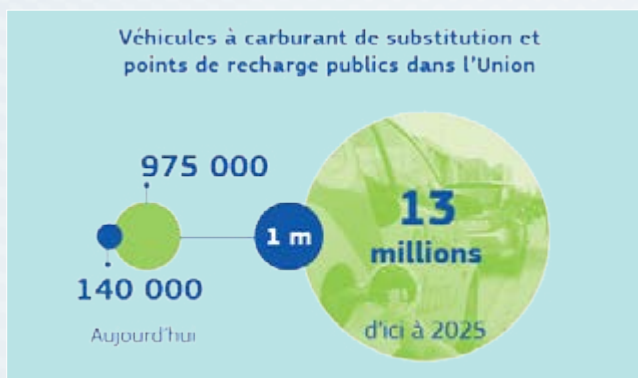
² Circulaire ministérielle du 25 avril 2003 relative aux réservations de stationnement pour les personnes handicapées (M.B. du 25 avril 2003).



Mobi-N4 : pour améliorer l'accessibilité du zoning

Les travailleurs des entreprises du parc d'activités de Naninne le long de la N4 et de l'Office Park de Lives-sur-Meuse peuvent désormais utiliser une navette (véhicule de 9 places) qui relie, matin et soir, les zonings à la gare de Namur, à raison de deux trajets dans chaque sens. Les réservations se font via une appli dédiée. En dehors de cette desserte, le véhicule peut effectuer des petites courses pour des services mutualisés à l'intérieur des zonings : sandwiches, repassage, nettoyage à sec... Cette initiative s'inscrit dans un appel à projets Mobilité durable et entreprises, lancé en 2018. La subvention a aussi permis d'ajouter une tranche horaire à une ligne du TEC avec un départ à 8H depuis la gare. L'une des exigences de cette subvention est que les projets mis en œuvre soient financés à concurrence de 70 % par la Région Wallonne, les 30 % restants doivent provenir d'autres sources de financement la première année. À partir de la deuxième année, il n'y aura plus d'intervention des Pouvoirs publics. Quant à l'appli, elle a été conçue pour proposer toute l'information, par mode, relative à l'accès aux zonings.

En savoir plus : www.mobin4.be



Le pacte vert pour l'Europe veut booster l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques

In : Mobilité durable. Le pacte vert pour l'Europe.

Le pacte vert pour l'Europe propose une feuille de route assortie d'actions destinées à promouvoir l'utilisation efficace des ressources en passant à une économie propre et circulaire, à restaurer la biodiversité et à réduire la pollution. L'enjeu étant d'être climatiquement neutre en 2050. Dans la récente CeMathèque consacrée à ce sujet, nous mentionnions que la Wallonie visait 7.000 bornes pour 2030. Le pacte vert annonce le même objectif, mais à atteindre d'ici 2025, avec 1 borne par 500 habitants, donc environ 7000 bornes à placer.

En savoir plus : ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_fr

 **D'ICI ET D'AILLEURS**

LU/VU POUR VOUS



Livre blanc de la mobilité en free floating, Ademe et 6t, 2020, novembre 2019 - 10 p. (résumé) - 130 p. (rapport complet), téléchargeable, <https://presse.ademe.fr/2019/11/etude-livre-blanc-de-la-mobilite-en-free-floating.html>

Cette étude vise à objectiver la manière dont les collectivités locales françaises appréhendent aujourd'hui les services de véhicules partagés en free-floating et la façon dont elles les encadrent. Il s'agit de tirer le meilleur parti possible de leur présence sur le territoire communal, afin d'assurer un équilibre optimal entre technologies, infrastructures, usages et politiques publiques.

Zones peu denses. Quels territoires, quelles solutions, quels impacts ?, ATEC ITS, feuille de route, décembre 2019, 49 p., document téléchargeable, atec-its-france.com/2020/02/03/recap-travaux-mobilite-3-0/

Ce document a pour ambition de poser un regard objectif sur l'efficacité et l'efficiencia des solutions déployées afin de faciliter la prise de décision des acteurs de la mobilité dans les zones peu denses. Il s'accompagne d'une série de « Fiches Retour d'Expérience (REX) ».





 Editeur :

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

Mobilité et Infrastructures

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

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 : Santé log