

# Mobilité citoyenne

Gérer ensemble  
les problèmes locaux de mobilité  
et de transport



Ministre wallon de la Mobilité, des Transports et de l'Énergie  
Ministère wallon de l'Équipement et des Transports



mobilité  
en wallonie  
direction générale  
des transports

Ce guide a été réalisé par l'ASBL Inter-Environnement Wallonie dans le cadre du soutien qu'elle apporte aux comités qui agissent pour une meilleure mobilité. Il s'agit d'un projet initié par le Ministre wallon de la Mobilité, des Transports et de l'Energie et le Ministère wallon de l'Équipement et des Transports (DG3 – D311)

**Auteurs:**

Sylviane Gilmont, IEW  
Alain Geerts, IEW (contexte)

**Comité de relecture:**

Michel Bastin, Manu De Loeul et Bruno Lacroix, attachés au Cabinet du Ministre wallon de la Mobilité, des Transports et de l'Energie.  
Dominique Van Duyse Ir., directeur de la D311, Ministère wallon de l'Équipement et des Transports.  
Arnaud Houdmont IBSR  
Didier Castagne, Provélo  
Dominique Costermans  
Geneviève Mattez, Ligue des Familles  
Jacques Dekoster, Ligue des Familles  
Xavier Anciaux, Pédibus

**Comité de relecture interne:**

Véronique Paternostre et Alain Geerts  
Brigitte Monnoye  
Stéphan Vis  
Merci à Muriel Jadoul, stagiaire, pour son aide.

**Conception graphique :**

Patricia Lovens, IEW

**Mise en page:**

Patricia Lovens et Alain Geerts, IEW

**Dessins:**

Jean-François Vallée, IEW

**Photos:**

Sylviane Gilmont, IEW (autres: mention en regard chaque document)

**Editeur responsable:**

Jacques Diez, Directeur Général, MET – DG3, boulevard du Nord, 8 à 5000 Namur

**Commandes:**

Direction de la Communication – D002, rue des Pieds d'Alouette, 28 à 5100 Naninne

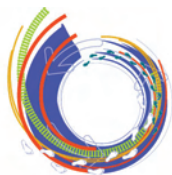
Tél: 081 40 84 80, fax: 081 40 84 88

Prix: 2,5€

**Dépôt légal:** D/2002/5980/009

ISBN : 2 - 930148 - 61 - 6

Edition du MET 2002 © tous droits de reproduction réservés



**mobilité  
en wallonie**  
direction générale  
des transports



## AVANT-PROPOS

Le fossé est large, dit-on, entre le politique et le citoyen. C'est vrai en matière de mobilité, et ce, pour plusieurs raisons. La complexité institutionnelle : il s'agit d'une compétence partagée tant par les Communes, les Provinces, la Région et l'Etat Fédéral. De plus, au sein de chaque niveau, les responsabilités politiques et administratives impliquées dans la résolution d'un problème particulier sont souvent multiples : Aménagement du Territoire et Mobilité quand il s'agit d'un contournement routier, par exemple ; Equipement et Transports lorsqu'il s'agit d'aménager l'espace public pour favoriser l'accès de personnes à mobilité réduite aux transports en commun ; etc.

Ensuite, il y a les habitudes des uns et des autres. Les politiques sont souvent soupçonnés de ne pas vouloir comprendre les préoccupations des personnes confrontées à un problème concret. Les administrations, d'être trop réglementaristes, rigides. Les citoyens, de ne faire appel au politique que lorsque leur environnement immédiat est menacé (phénomène «NIMBY»). Très souvent, ces attitudes reposent sur une mauvaise connaissance (réciproque) des contraintes et ressources de chacun des acteurs.

Les nombreuses requêtes adressées quotidiennement par les citoyens aux autorités publiques témoignent avec toujours plus d'insistance de ces deux phénomènes.

Pour combler le fossé, il n'y a pas une solution miracle, mais une multitude d'actions à articuler, d'attitudes à promouvoir. Parmi celles-ci, il y a la formalisation et la mise à disposition d'informations peu ou mal connues et d'expériences éparses.

«Mobilité citoyenne» s'inscrit dans cette perspective: améliorer les connaissances utiles aux citoyen-ne-s soucieux de s'impliquer activement dans la résolution de problèmes de mobilité et de transports.



Depuis plus de deux ans, avec l'appui de mon département, Inter-Environnement Wallonie réalise un suivi de groupements actifs en matière de mobilité (aide à l'analyse de situations, conseils pratiques pour la création et l'animation d'un comité de quartier, explication et relais d'informations diverses, conseils juridiques ou administratifs, etc.). «Mobilité citoyenne» est un prolongement de ce travail. Il s'inspire des problèmes et questions le plus souvent rencontrés par les groupements accompagnés; il doit permettre à ceux-ci et à tous les autres (existants ou à venir) de s'engager dans leur action en connaissance de cause.

« Mobilité citoyenne », en s'adressant directement aux citoyen-ne-s, isolé-e-s ou organisé-e-s, ambitionne d'améliorer la qualité de leurs relations avec le politique et les administrations. Et les aider ainsi à être reconnus comme des interlocuteurs valables et incontournables des politiques de mobilité durable. ■

**José Daras**  
Ministre de la Mobilité, des Transports et de l'Énergie

## PRÉFACE

**L**a mobilité des biens et des personnes ne cesse d'augmenter. Certes, elle est source de liberté et d'autres avantages. Mais si elle n'est pas maîtrisée, elle est aussi synonyme de perte de qualité de vie, d'insécurité routière, de pollution, de bruit, d'occupation excessive de l'espace...

Aujourd'hui de plus en plus de citoyens se mobilisent pour préserver leur cadre de vie, principalement face à la pression du trafic routier. Des comités de quartiers et des associations s'investissent pour une mobilité plus cohérente. Leur travail n'est pas vain: dans de nombreux quartiers, des «zones 30» ou «zones résidentielles» sont créées, les traversées de villages et villes sont réaménagées pour rendre aux lieux leur fonction sociale, de nouveaux aménagements pour les piétons et les cyclistes sont réalisés, les transports en commun sont réinvestis...

Il reste toutefois beaucoup à faire! L'introduction de ce guide, «Le contexte actuel de la mobilité», insiste sur la nécessité d'agir. Les citoyens sensibles aux problèmes de la mobilité sont prêts à intervenir, mais il n'est pas toujours facile de savoir comment s'y prendre!

C'est la raison d'être de ce guide. Il a été conçu comme un outil d'action efficace. Vous y trouverez successivement réponses aux questions suivantes:

- Comment se regrouper, créer un comité?
- Comment identifier les problèmes et leurs origines?
- Quelles sont les solutions qui existent?
- Qui peut vous conseiller, vous aider?
- Quelles sont les autorités publiques?
- Comment présenter une demande?
- Comment suivre et appuyer une demande?

Bonne lecture! ■

**Jacques Diez,**  
Directeur Général, MET - DG3

### CONSEIL DE LECTURE

Ce document est un guide. Il n'est donc pas nécessaire de le lire de A à Z. La table des matières vous permettra de trouver rapidement l'information que vous cherchez. Le texte continu est complété par:

- des encadrés «Bon à savoir» qui apportent des informations sur les acteurs publics et associatifs de la mobilité;
- des encadrés «Pour en savoir plus» qui proposent des outils utiles dans le domaine;
- des encadrés «C'est arrivé près de chez vous» présentent des situations vécues.





# SOMMAIRE

CONTEXTE .....	3
----------------	---

<b>1. CRÉER UN COMITÉ POUR UNE MEILLEURE MOBILITÉ .....</b>	<b>8</b>
---	----------

1.1. Avec qui et comment se regrouper? .....	9
1.2. Association de fait ou ASBL, quelle forme choisir? .....	12
1.3. Bien s'organiser pour une meilleure efficacité .....	12
1.4. Rôle des comités .....	15
1.5. Un interlocuteur important: la commune .....	17
1.6. D'autres interlocuteurs .....	19

<b>2. ANALYSER LA SITUATION .....</b>	<b>24</b>
---------------------------------------	-----------

2.1. Pourquoi analyser la situation? .....	25
2.2. L'analyse de la situation point par point .....	25
2.3. Les informations qui existent .....	31

<b>3. PENSER DES SOLUTIONS .....</b>	<b>34</b>
--------------------------------------	-----------

3.1. Modérer le trafic .....	35
3.2. Favoriser les modes doux .....	41
3.3. Changer ses habitudes .....	48
3.4. Demander conseil à des spécialistes .....	54

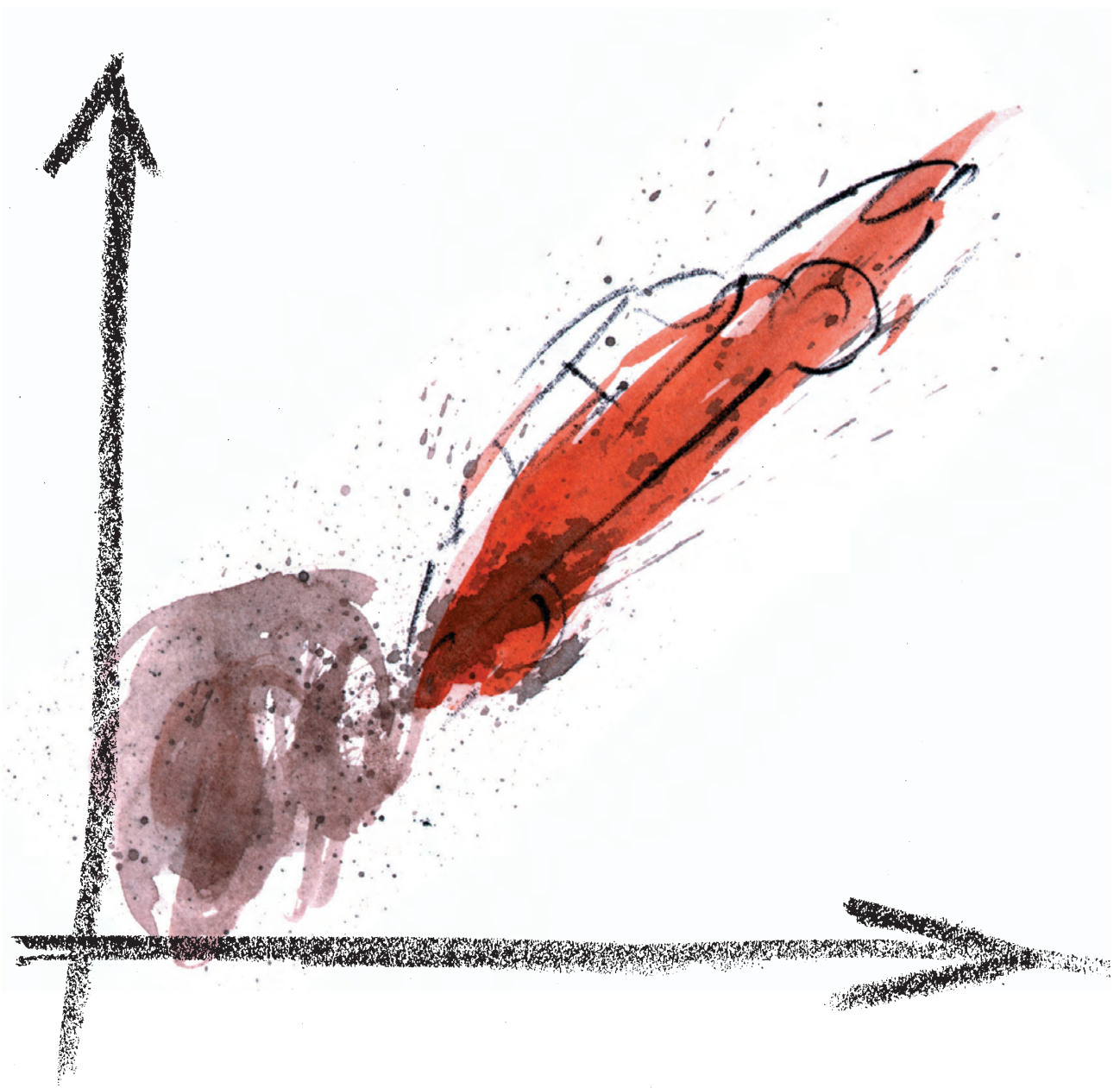
<b>4. PRÉSENTER, SUIVRE ET APPUYER UN DOSSIER .....</b>	<b>56</b>
---	-----------

4.1. Que mettre dans votre dossier? .....	57
4.2. A qui adresser votre dossier? .....	59
4.3. Suivre votre dossier pas à pas .....	60
4.4. Pour faire avancer votre dossier .....	62

<b>LISTE D'ADRESSES UTILES .....</b>	<b>66</b>
--------------------------------------	-----------

<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>71</b>
----------------------------	-----------

<b>ABRÉVIATIONS .....</b>	<b>72</b>
---------------------------	-----------



# CONTEXTE

---



Depuis peu, les questions de mobilité ont quitté les cercles restreints des spécialistes en transport ou des décideurs pour progressivement devenir un objet de réflexion et un sujet de préoccupation d'un nombre de plus en plus important de citoyens.

Il est vrai que l'évolution de la mobilité a été rapide et importante.

Le parc automobile belge a plus que doublé en moins de trente ans. Chacun de ses véhicules parcourt aujourd'hui trois fois plus de kilomètres. A l'heure actuelle, quasi 90% du transport de personnes se fait en voiture particulière. Les transports en commun se partagent les 10% restants.

Du côté du transport de marchandises, l'évolution est semblable: le transport de fret a plus que doublé ces 20 dernières années, et c'est le camion qui a largement profité de cette augmentation. Le rail et la voie d'eau ont, quant à eux, continuellement perdu des parts de marché.

Pour «absorber» cette motorisation galopante de la société, notre pays s'est doté d'un réseau routier devenu le plus dense d'Europe. Ce développement s'est fait au détriment des autres infrastructures de transport. Le réseau ferré a, par exemple, diminué sur 20 ans de 18% et le nombre de points d'arrêt et de gares, de 33%.

## UN CERCLE VICIEUX

Cette évolution générale a contribué à une amélioration sensible du développement socio-économique d'une partie de la population. Mais sa persistance n'est pas sans conséquences.

On a, au cours de cette évolution, assisté à:

- une déstructuration des centres urbains et des noyaux centraux des villages au profit d'un étalement des villes;
- une dispersion de l'habitat et des activités, du fait de la «flexibilité» des voitures et camions qui permet le «porte à porte» rapide; cette dispersion répond aussi à un souci d'échapper aux désagréments engendrés par les nuisances de ces engins motorisés;
- une diminution de l'accessibilité aux services de base comme l'alimentation par exemple: les grandes surfaces commerciales — dont la multiplication est en partie responsable de la disparition des commerces de proximité — se sont développées en périphérie et ne sont plus accessibles qu'en voiture;
- un déséquilibre au sein du système des transports. Celui-ci relègue progressivement à un rôle marginal les transports publics et les modes doux (marche, vélo...) ainsi que le rail-marchandises et la voie d'eau.

La congestion des infrastructures routières et le déclin progressif de la ville sont les «traces» les plus visibles de ce cercle vicieux du «tout à la route».

## PROBLÈMES POSÉS PAR L'ÉVOLUTION DU «TOUT À LA ROUTE»

### • Pollutions locales et leurs effets sur la santé

Les nombreuses émissions polluantes générées par les véhicules à moteur sont responsables de problèmes de santé (atteintes diverses des voies respiratoires, cancers,...) et même d'une augmentation de la mortalité. Ces problèmes de santé affectent prioritairement les personnes sensibles (enfants, personnes âgées, personnes fragilisées par la maladie...).

Elles portent également atteinte à la flore et à la qualité des eaux (pluies acides). Enfin, elles sont responsables d'une détérioration du patrimoine bâti.

Le bruit, généré par les différents trafics, constitue une gêne pour une partie de plus en plus importante de la population.



### Un système de «transport soutenable»:

- permet l'accès aux besoins essentiels et au développement des individus, des entreprises et des sociétés; est réalisé de manière sûre et cohérente avec la santé des humains et des écosystèmes, et promeut l'équité inter- et intragénérationnelle;
- est financièrement accessible, fonctionne correctement, offre le choix des modes de déplacement et permet la croissance économique et le développement régional;
- limite les émissions et les déchets en fonction de la capacité d'absorption du milieu; utilise des ressources renouvelables à un taux inférieur à leur régénération; utilise des ressources non renouvelables à un taux égal ou inférieur au taux de développement des substituts renouvelables; minimise l'utilisation de l'espace et la génération de bruit. ■

*Définition issue de la Commission «Expert Group on Transport and Environment, 2000».*

### • Les accidents et l'insécurité

Même si les statistiques se veulent rassurantes (diminution du nombre de tués et blessés sur nos routes) le tribut en vies humaines versé à la mobilité automobile (et motocycliste) reste un problème majeur.

A contrario, les transports en commun ont toujours été le moyen de déplacement le plus sûr.

La marginalisation progressive des usagers non motorisés (et de l'espace qui leur est disponible) a pour effet d'accroître leur sentiment d'insécurité face à la déferlante automobile. Cette méfiance, et une prudence croissante, ne sont pas étrangères à la diminution du nombre d'accidents impliquant les usagers doux. Mais, paradoxalement, ce sentiment d'insécurité est fréquemment «évité» en ayant recours à l'automobile (les «parents taxis» ou la «génération banquette arrière») qui reste plus meurtrier. En voulant protéger, on expose plus!

### • L'encombrement du temps et de l'espace

Les pertes de temps générées par les encombrements, en particulier aux entrées des grandes agglomérations, restent un souci quotidien.

Le problème de l'occupation de l'espace par l'automobile, n'est pas moins préoccupant. Il réside bien entendu dans la part disproportionnée d'espace public «avalée» par l'automobile au détriment des autres usagers et des autres fonctions.

La Belgique est le pays européen dont les surfaces d'espace naturel non «fragmentées» par une infrastructure de transport sont les plus petites. Et, si l'on ajoute à cet espace consacré à la circulation celui utilisé pour le stationnement, il devient incontournable que la voiture est le mode de transport qui utilise le plus d'espace.

La perception, souvent diffuse, de la perte de qualité de cet espace public est certainement l'un des principaux motifs (avec l'insécurité routière) qui amène le citoyen à réagir contre l'envahissement de l'automobile. Les solutions les plus unanimement préconisées résident, on le verra, dans un meilleur partage de cet espace entre les différents usagers et entre ses différentes fonctions.

### • Les discriminations sociales

La question des discriminations sociales générées par cette évolution du «tout à la route» est peu développée dans la littérature relative à la mobilité. Pourtant, elle en constitue probablement le talon d'Achille.

Dans l'état actuel des transports publics, les personnes qui, pour des raisons d'âge, de handicap ou de précarité se trouvent sans véhicule dans des systèmes résidentiels décentrés, sont marginalisées. C'est certainement la source la plus importante de discrimination sociale, mais elle n'est pas la seule.

Selon différentes études, *l'hypermobilité* peut être une source de mal-être social. Elle a déjà entraîné et amplifiera encore les aspects suivants:

- une augmentation de la disparité entre riches et pauvres;
- une réduction de la diversité culturelle;
- une vie de la rue plus réduite, entraînant un sentiment d'isolement et d'anonymat, de perte de liens sociaux et d'insécurité;
- un manque d'autonomie des enfants par rapport à leurs parents.

Autre exemple de discriminations sociales relatives aux nuisances générées par le transport: les ménages disposant de bas revenus sont plus affectés par les pollutions atmosphériques et le bruit des transports. En Wallonie, par exemple, le pourcentage des ménages souffrant du bruit provoqué par la circulation routière varie en fonction des revenus: 40% des ménages dont les revenus sont inférieurs à 2500€/mois souffrent du bruit pour seulement 15% des ménages dont les revenus sont supérieurs à 4000€/mois.

#### • **Consommation d'énergie**

La quantité d'énergie utilisée par le secteur des transports a doublé depuis la crise pétrolière de 1974. Il est le seul secteur qui n'ait pas diminué sa consommation. De plus, il dépend à 99% d'une source d'énergie unique non renouvelable et importée: le pétrole. En augmentant sa consommation, il ne fait aussi qu'accroître sa dépendance.

#### • **Contribution aux changements climatiques**

La combustion des produits pétroliers émet du dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), principal gaz responsable de l'effet de serre et donc du réchauffement de la planète. Le secteur des transports est probablement celui qui empêchera les pays occidentaux de respecter les accords internationaux pris dans le cadre du protocole de Kyoto (pour la Belgique, une diminution de 7,5% des émissions de CO<sub>2</sub> de 1990 à l'horizon 2010).

## LES VOIES DE SOLUTION

Les voies de solution pour résoudre l'ensemble des problèmes liés à l'évolution actuelle de la mobilité sont nombreuses et relativement bien connues par la majorité des «experts» en transport. En voici un résumé .

#### • **L'aménagement du territoire**

Un aménagement du territoire structurant qui diminue le besoin de mobilité en faveur d'une accessibilité améliorée est certainement le moyen le plus efficace pour résoudre ces problèmes. Par exemple, plutôt que de favoriser le développement de zones résidentielles périphériques aux centres historiques des villes et villages, il conviendrait de revitaliser ceux-ci, notamment en y redéployant une qualité de vie. Le territoire aurait tout avantage à se redéployer «en réseau», autour de «grands nœuds» de transports en commun. Dans ce cadre, ce n'est plus la gestion de la mobilité qui constitue le point de référence, mais bien celle de l'accessibilité aux lieux de vie sociale.

Un déménagement, un changement d'emploi voire le choix d'un établissement scolaire constituent par exemple un moment important qui devrait inclure les préoccupations relatives à la mobilité. Faire un choix qui permette de moins se déplacer tout en ayant accès aux services de base par les transports en commun ou le vélo ou, mieux encore, la marche pourrait s'avérer précieux en termes de qualité de vie.

#### • **Les alternatives à la voiture**

Il est aujourd'hui reconnu que l'élément de solution majeur réside dans un «transfert de mode» progressif. Par «transfert de mode», on entend un «passage» de l'usage de l'automobile vers celui



des transports en commun, de la marche et du vélo. Dans le secteur du transport de marchandises, ce « passage » se fait de la route vers le rail ou la voie d'eau.

Les moyens de réaliser ce transfert modal sont nombreux. En voici une liste non exhaustive:

- améliorer l'offre de transports en commun, et leur qualité;
- améliorer la voirie pour les piétons et les cyclistes, notamment. Cette amélioration doit être prioritairement organisée autour des gares et points d'arrêts des transports en commun. Mais aussi dans les lieux de résidence et aux abords des écoles, centres sportifs, lieux culturels, etc.;
- diminuer l'attrait de l'automobile par des dispositifs tarifaires, fiscaux ou réglementaires, ou par des aménagements de voiries dissuasifs;
- orienter la demande par une action culturelle (information, sensibilisation,...) et des changements d'organisation dans les entreprises et les services (covoiturage, par exemple, pour le personnel des grandes entreprises).



Le recours aux alternatives à la voiture est, beaucoup plus qu'on ne le croit, à la portée de chacun. Il n'est pas nécessaire d'attendre que les améliorations de l'offre (transports en commun, aménagement des voiries,...) soient nombreuses ou significatives pour agir. En ce sens, une utilisation plus « rationnelle » de sa voiture constitue un premier pas à la portée de tous. Il s'agit de se poser plus fréquemment la question du mode de transport que l'on va utiliser dans nos déplacements quotidiens ou de loisirs. S'intéresser aux lignes de bus ou de trains à proximité ou encore oser le vélo pour les déplacements courts: des « petits riens » qui font toute la différence!

#### • Les améliorations technologiques

La technique peut encore faire des progrès. Mais ceux-ci auront pour principal effet de diminuer l'ampleur de certaines nuisances. La croyance selon laquelle les problèmes de mobilité seront réglés par la technologie est aujourd'hui largement battue en brèche, quoiqu'en disent les lobbies automobiles. ■

## POUR UN DÉBAT CITOYEN SUR LA MOBILITÉ!

Il est important de souligner que, derrière les aspects techniques et concrets de ces questions, ce qui est fondamentalement en jeu, ce sont des valeurs.

Au minimum, trois valeurs «fondamentales» sont concernées par les choix que notre société fait en matière de mobilité:

- l'égalité ou l'équité,
- la responsabilité par rapport aux générations futures,
- la liberté individuelle.

Si la liberté individuelle trouve largement son compte dans l'évolution du «tout à la route», on peut au contraire considérer que celle-ci défavorise tant l'équité que la responsabilité.

Pour tenter de rééquilibrer les choses, il est fondamental que des débats sur ces questions aient lieu, le plus fréquemment et le plus largement possible. Il est donc très important que, lors des multiples démarches que les citoyens élaborent pour régler des situations problématiques relatives à la mobilité, ils mettent sur pied des débats ouverts dans lesquels des positions contradictoires puissent se rencontrer.

Il est également fondamental, dans ce cadre, de rendre (ou de rappeler) au politique la place qui est la sienne. Tout d'abord celle de permettre de tels débats, mais surtout, celle de les arbitrer.

C'est probablement ce message sur la nécessité d'un débat éthique qui se trouve en permanence en filigrane dans cette brochure. ■



## CHAPITRE 1. CRÉER UN COMITÉ POUR UNE MEILLEURE MOBILITÉ

1.1. Avec qui et comment se regrouper?.....	9
1.1.1. Pour commencer, il suffit d'être quelques-uns	
1.1.2. Après, il faut ouvrir ce petit groupe aux autres et à leurs idées	
1.2. Association de fait ou ASBL, quelle forme choisir? .....	12
1.3. Bien s'organiser pour une meilleure efficacité.....	12
1.3.1. Structurer le groupe	
1.3.2. Définir un règlement d'ordre intérieur et une charte	
1.3.3. Une bonne communication: c'est essentiel!	
1.3.4. En cas de conflit	
1.4. Rôle des comités.....	15
1.4.1. Comment être pris en considération par les pouvoirs publics?	
1.4.2. Quels rapports entretenir avec le politique?	
1.4.3. Quels pouvoirs a une association?	
1.4.4. Gare au phénomène NIMBY	
1.4.5. Informer et sensibiliser ses concitoyens	
1.5. Un interlocuteur important: la commune.....	17
1.5.1. La commune possède des informations	
1.5.2. Informer la commune de vos démarches	
1.5.3. La commune attend vos avis	
1.6. D'autres interlocuteurs.....	19



# 1. CRÉER UN COMITÉ POUR UNE MEILLEURE MOBILITÉ



Il est très rare qu'un problème de mobilité ou de sécurité routière ne concerne qu'une seule personne. Vous souffrez de la pression du trafic qui passe devant chez vous? Il est fort probable que vos voisins subissent cette même pression. L'accès à l'école de vos enfants vous semble dangereux? D'autres parents ont sans doute fait le même constat. Vous rencontrez des difficultés dans vos déplacements en transports en commun? Sans doute d'autres usagers les rencontrent-ils aussi. Souvent, on se rend compte que bon nombre des personnes concernées par un problème en sont conscientes, mais ne savent que faire. Il reste alors un pas important à franchir pour que la situation puisse changer: agir!

Agir seul dans une démarche d'intérêt général demande pas mal de temps, de connaissances et de courage. Par contre, s'investir à plusieurs permet de partager le travail, de profiter de la complémentarité des compétences de chacun et de cumuler les énergies individuelles. Les initiatives citoyennes sont de plus en plus nombreuses et généralement couronnées de succès — au moins partiels — lorsque les groupes font preuve de volonté. Il ne faut donc pas hésiter à se lancer dans l'aventure.

La mobilité est un domaine où il faut absolument prendre en considération le maximum d'avis et des attentes parfois divergentes, entre lesquelles des compromis pourront être trouvés. Autrement dit, il faut que les différents usagers de l'espace public réfléchissent ensemble et travaillent à l'objectif commun de l'intérêt général. Les attentes citoyennes pourront alors être transmises aux pouvoirs publics (politique et administratif) pour qu'ils en prennent connaissance et puissent agir. D'autre part, les changements qui permettront d'améliorer la situation ne sont pas seulement de la compétence des pouvoirs publics mais relèvent aussi des citoyens, de leurs comportements et de leurs habitudes.



Informez et consultez tous les usagers concernés par le projet, permet d'éviter:

- que les autorités responsables rejettent votre projet parce qu'elles le jugent non représentatif;
- que votre projet rencontre l'opposition d'un groupe qui n'aurait pas été consulté lors de son élaboration. ■

## 1.1. AVEC QUI ET COMMENT SE REGROUPER?

Tout dépend, bien entendu, du problème qui se pose et de l'ampleur que vous voulez donner à votre action. Les initiatives citoyennes peuvent avoir comme objectif d'améliorer les conditions d'un certain type d'usagers de l'espace public (piétons, cyclistes, commerçants...), d'améliorer les conditions de sécurité et de qualité de vie d'une rue, d'un quartier, d'une commune; mais aussi d'informer et de sensibiliser ses concitoyens sur les enjeux de la mobilité et d'initier des changements de comportement dans leurs déplacements... Quel que soit le type de projet ou d'action que vous voulez lancer, il vous faudra essayer de toucher le plus grand nombre possible de personnes concernées.

### 1.1.1. POUR COMMENCER, IL SUFFIT D'ÊTRE QUELQUES-UNS

Dans un premier temps, il vous suffira de rassembler quelques personnes autour du sujet qui vous interpelle. Ces personnes seront, en quelque sorte, les initiateurs de la démarche. Elles pourront, par la suite, compter sur d'autres qui rejoindront le groupe.

• **Vous pouvez vous adresser à d'autres particuliers.**

Il faut dans ce cas s'adresser aux personnes qui se trouvent confrontées aux mêmes difficultés que vous et qui sont donc directement concernées. Si vous vous préoccupez de votre rue, parlez-en à vos voisins. Si vous voulez améliorer la sécurité de vos enfants aux abords de leur école, interpellez d'autres parents d'élèves. Si ce sont les conditions d'attente du bus qu'il vous semble nécessaire d'améliorer, tournez-vous vers ceux qui attendent avec vous. Pour les aménagements cyclables, ce seront les autres cyclistes et ainsi de suite...

• **Vous pouvez aussi vous tourner vers des groupes, comités, associations déjà constitués.**

Pour les questions de sécurité aux abords des écoles, les comités de parents sont tout indiqués. Si vous pensez qu'il faut davantage d'aménagements pour les vélos, les clubs sportifs seront vraisemblablement concernés. C'est souvent parmi les personnes déjà impliquées dans la vie collective que vous trouverez celles qui seront prêtes à s'investir pour l'intérêt général. Il ne faut pas hésiter non plus à discuter de mobilité dans des groupes qui, a priori, ne se préoccupent pas de ce sujet. Il arrive en effet que des embryons de comités se constituent au sein de groupes tels que la chorale du village, le club de pétanque, etc.



**LA FONDATION ROI BAUDOUIIN**

La Fondation Roi Baudouin (FRB) soutient des partenariats entre habitants, entreprises et pouvoirs publics qui élaborent ensemble des projets destinés à rendre les conditions de vie plus agréables dans un quartier. Ces partenariats sont appelés les «Quartier de Vie»; ils reçoivent, entre autres, un soutien financier de la Fondation. Améliorer la sécurité routière ou le partage de l'espace sont des projets qui peuvent trouver leur place dans ce cadre. N'hésitez donc pas à poser votre candidature. ■  
Contact: voir adresses utiles.



Enfin des associations telles que La Ligue des Familles, Les Cyclistes Quotidiens du GRACQ, le GAMAH (Groupe d'Action pour une Meilleure Accessibilité aux personnes Handicapées)... sont généralement représentées au niveau local et pourront avantageusement être contactées. Elles ont non seulement des connaissances en mobilité mais aussi un savoir-faire en participation citoyenne (cf. les «Bon à savoir» qui y sont consacrés pages 40, 42, 46).



**LA FONDATION RURALE DE WALLONIE**

Dans le cadre des opérations de développement rural, la Fondation Rurale de Wallonie (FRW) peut prendre en considération la sécurité routière et la mobilité si la population y montre un intérêt. La FRW travaille avec 80 communes rurales. Elle y organise des consultations populaires où les habitants peuvent venir parler de leurs préoccupations. N'hésitez donc pas à y participer. Si vous habitez une commune rurale wallonne qui n'est pas accompagnée par la FRW, la commune peut en faire la demande. ■  
Contact: voir adresses utiles.



Pour savoir si d'autres personnes ou groupes ont déjà entrepris des démarches relatives aux difficultés que vous avez identifiées, contactez la commune. Pour ce faire, vous pouvez vous adresser soit aux services et personnes compétentes en matière de mobilité (cf. «Bon à savoir»: «Commune et mobilité» page 19), soit aux services des affaires culturelles, ou sociales, voire encore à l'échevinat de la participation ou de la solidarité.

**Naissance d'un comité**

Un jour, lors d'un tournoi de pétanque, les habitants d'un petit hameau observent les alentours. Ils en viennent à parler de l'éclairage public: franchement pas terrible dans son style autoroutier! Puis, on en vient à discuter de la plaine de jeux (située à deux pas du terrain de pétanque): pour que les enfants puissent s'y rendre seuls, son accès devrait être mieux sécurisé. Les boules roulent, le pastis coule et les esprits critiques s'enthousiasment... Finalement, on décide de faire quelque chose pour améliorer la qualité de vie et la sécurité routière dans le hameau. Quelqu'un propose une réunion où chacun pourrait faire part de ses remarques et observations. Par un courrier toutes-boîtes, on pourrait y convier l'ensemble des habitants du hameau... Aussitôt dit, aussitôt fait. A la fin de la réunion, quelques-uns se sont dit prêts à s'investir pour que les choses changent... Un comité était né. ■





### 1.1.2. APRÈS, IL FAUT OUVRIR CE PETIT GROUPE AUX AUTRES ET À LEURS IDÉES

Dans un deuxième temps, il est conseillé d'élargir le groupe. En effet, la mobilité est un domaine qui gagne toujours à être considéré de façon plus globale. Bien sûr, on ne peut pas demander aux citoyens de repenser la mobilité dans toute leur commune. Mais il est préférable que les habitants ne réfléchissent pas à une échelle «trop petite». Prendre, par exemple, en considération un quartier plutôt qu'une rue, une chaussée plutôt que sa traversée en un point, permet d'une part d'éviter les solutions ponctuelles souvent insuffisantes et d'autre part d'améliorer plus efficacement la mobilité et la sécurité. De même, si vous cherchez à améliorer les conditions de déplacement des piétons, il est intéressant de revoir l'ensemble du partage de l'espace en pensant aussi aux autres usagers qui sont souvent lésés (les cyclistes, les commerçants...).

Une façon efficace de toucher plus de monde, c'est la réunion. Idéalement, l'ensemble des personnes concernées par le cas qui vous préoccupe y sera convié. L'objectif premier de ces réunions est de sensibiliser vos concitoyens à la mobilité, et plus particulièrement à la problématique qui vous préoccupe, afin qu'ils adhèrent à votre démarche, voire s'investissent pour que les choses changent. Ces rencontres devraient aussi permettre d'enrichir l'analyse de la situation. En effet, chacun a un autre vécu des lieux et pourra apporter de nouveaux éléments à prendre en considération. Les différents types d'usagers ont des intérêts et des besoins spécifiques dont il faut tenir compte, c'est pourquoi il est important de bien penser à tous les groupes.

**Qui inviter?** Selon l'ampleur que vous voulez donner à votre projet:

- les habitants de votre rue, de votre quartier, de votre village, de votre commune,
- les commerçants,
- les agriculteurs,
- les usagers des transports en commun,
- les associations locales (Ligue des familles, Vie féminine, ...), clubs, comités de quartier,
- les mouvements associatifs liés à la mobilité (cyclistes, personnes à mobilité réduite...),
- les parents d'élèves, les enseignants,
- la maison des jeunes, les mouvements de jeunesse...,
- les entreprises riveraines et/ou génératrices de trafic,
- la commune (le Collège, le Conseiller en Mobilité (CeM)) (cf. Bon à savoir: «Commune et mobilité» page 19).

**Comment inviter?**

- par courrier toutes-boîtes;
- par annonce dans les gazettes locales;
- par affichage dans les commerces et autres lieux de passage (salle de quartier, centre culturel, bibliothèque communale, valves des écoles ou des locaux paroissiaux, complexe sportif...);



Editeur responsable: Willy Calleuw, 19 Rue du Moulin, 1380 Plancenoix

La cellule mobilité de Lasne Nature vous invite  
**VENDREDI 26 AVRIL 2002 A 20 H**  
**CENTRE SPORTIF ET CULTUREL DE LASNE**  
(9a, Route d'Ohain)

**CONFERENCE-DEBAT :**  
**LES PIETONS A LASNE**  
**une espèce à protéger**

invité: Monsieur Arnaud Houdmont  
IBSR (Institut Belge de la Sécurité Routière)  
BIENVENUE A TOUS  
Renseignements: 02/633.24.31

Lasne Nature

- par distribution d'invitations aux usagers des transports en commun (aux arrêts de bus, de train), aux cyclistes, aux piétons..., en stands ou encore sur les marchés...

Une des réunions pourrait prendre la forme d'une conférence-débat. Dans ce cas une personne invitée pour ses compétences dans le domaine que vous avez choisi d'aborder commence par le présenter. Les problématiques de la mobilité étant généralement complexes, il est souvent utile de donner des informations aux citoyens pour qu'ils puissent réfléchir, proposer et agir en connaissance de cause. Pour ces conférences vous pouvez inviter des personnes du monde associatif: Inter-Environnement Wallonie (IEW), par exemple, pour présenter le contexte actuel et les perspectives d'avenir de la mobilité, ou encore des associations ayant des compétences plus spécifiques (GA-MAH, GRACQ, Taxistop... — cf. les «Bon à savoir» qui leur sont consacrés pages 40, 42, 46, 51, 63), mais aussi l'IBSR (Institut Belge de Sécurité Routière)...

## 1.2. ASSOCIATION DE FAIT OU ASBL, QUELLE FORME CHOISIR?

Quand plusieurs personnes se réunissent pour réfléchir et/ou agir sur un ou plusieurs sujets, c'est un comité d'habitants, une association de fait. Il n'y a aucune condition particulière à remplir pour créer un comité ou une association. En effet la Constitution est claire: «Les Belges ont le droit de s'associer. Ce droit ne peut être soumis à aucune restriction préventive» (art. 20).

Dans la majorité des cas, constituer un comité ou une association de fait suffit pour défendre une initiative de projet local de mobilité. La création d'un comité ne demande aucune démarche particulière et ne doit répondre à aucune condition: c'est un jeu d'enfant!

Contrairement à l'association de fait, l'Association Sans But Lucratif (ASBL) est soumise à la loi du 27 juin 1921, telle que modifiée par la loi du 2 mai 2002, qui en définit les conditions. Créer et conserver une ASBL est dès lors plus exigeant. La création d'une ASBL sera envisagée à partir du moment où les responsabilités civiles et financières des membres seraient engagées.



### L'Association Sans But Lucratif (ASBL)

Pour créer une ASBL, les fondateurs doivent en rédiger les statuts qui seront publiés aux Annexes du Moniteur Belge. La liste des membres sera déposée (gratuitement) au Greffe du Tribunal de première instance. Les ASBL doivent remplir quelques obligations annuelles: réunir aussi souvent que nécessaire le conseil d'administration (constitué au minimum de trois personnes: président, secrétaire et trésorier) et convoquer, au moins une fois par an, l'assemblée générale statutaire au cours de laquelle les comptes doivent être présentés. La liste des membres sera déposée au Greffe annuellement (au minimum) ou en cas de changement. Il est particulièrement conseillé à une association de prendre le statut d'ASBL si celle-ci souhaite acquérir un immeuble pour se loger, si elle envisage d'engager du personnel ou si elle souhaite bénéficier de subsides ou même de dons importants.

La constitution en ASBL présente l'avantage de disposer d'une personnalité juridique, ce qui protège ses membres financièrement et juridiquement. Ainsi, une ASBL peut, en son nom propre, intenter une action en justice ou être appelée en justice par un tiers. Contrairement à une association de fait, les travailleurs et les administrateurs de l'ASBL iront en justice au nom de l'ASBL et non en leur nom propre. Ils ne sont donc pas personnellement responsables, ni solidaires des actes posés par les autres administrateurs ou travailleurs. ■

## 1.3. BIEN S'ORGANISER POUR UNE MEILLEURE EFFICACITÉ

Souvent les comités se mettent en place de façon informelle et ne sont que peu structurés. Il n'est en effet pas indispensable qu'un comité soit très organisé. Toutefois, cela peut parfois permettre d'améliorer son efficacité. Si vous pensez que votre groupe gagnerait à être plus organisé, nous vous proposons de le structurer et de définir une charte et un règlement interne. Les points qui suivent sont à considérer comme des suggestions d'éléments qui peuvent se mettre en place petit à petit. Il ne faut pas que ceci vous décourage d'entreprendre la création d'un comité! De plus, trop de lourdeur administrative, trop de procédures peuvent aussi constituer des écueils — quand ils ne sont pas nécessaires — et peuvent décourager les bonnes volontés et susciter des tensions inutiles. Le tout est de trouver un juste milieu!



Un autre élément essentiel pour l'efficacité de votre comité sera la qualité de la communication en son sein. Les réunions et les bulletins de liaison sont les outils les plus couramment employés à cet effet, et ce, à juste titre.

Si vous estimez qu'un fonctionnement informel est suffisant, assurez-vous que cela convient bien à tous et tachez d'avoir des comptes rendus écrits des réunions et actions communes.

### 1.3.1. STRUCTURER LE GROUPE

Si vous estimez que votre comité a besoin d'être structuré, nous vous proposons de nommer un président, un secrétaire et un trésorier. Ces personnes pourront ainsi être mandatées pour réaliser les tâches nécessaires au bon fonctionnement du groupe (rédiger les courriers, les PV des réunions, animer les réunions, gérer la trésorerie, représenter le groupe dans d'autres lieux, ...). Si vous souhaitez ouvrir un compte au nom de votre comité, la banque vous demandera les signatures de ces trois représentants.

Les autres membres seront soit des membres effectifs, soit des membres sympathisants encore appelés «adhérents». Les membres effectifs sont ceux qui prendront activement part au travail du comité: recherche d'informations, rédaction de documents, participation aux réunions de travail... Dans le cas d'un comité voué à l'amélioration de la mobilité, on peut, par exemple, nommer un membre effectif par entité (rue, chaussée ou partie de celles-ci, quartier...) et/ou par type d'usagers (riverain, piéton, cycliste, agriculteur, commerçant...). Les membres sympathisants, eux, s'investissent généralement moins. Par contre ils soutiennent moralement l'action du comité. Avoir une liste des membres est primordiale pour asseoir votre représentativité auprès des autorités.

Le soutien des membres peut aussi être financier si une cotisation est prévue. Celle-ci est généralement peu élevée (de l'ordre de 5€/an) et destinée à couvrir les frais de photocopies, courriers, location de salle pour les réunions, remboursement des frais téléphoniques, etc.

### 1.3.2. DÉFINIR UN RÈGLEMENT D'ORDRE INTÉRIEUR ET UNE CHARTE

Ces documents sont, en quelque sorte, l'équivalent des statuts d'une ASBL. Ils permettront aux comités de définir clairement leur(s) objectif(s) et leur mode de fonctionnement.

La charte permet de définir l'objectif commun des associés, les valeurs défendues,...

Le règlement d'ordre intérieur permet de:

- définir les mandats des représentants, du président, du secrétaire, du trésorier,... et leur durée respective;
- définir une procédure de contrôle de la comptabilité;
- définir le quorum éventuellement nécessaire pour certaines décisions, si les votes se font à la majorité simple;
- préciser le montant des éventuelles cotisations;
- préciser les différents types des membres (effectifs, sympathisants,...), les conditions d'acceptation et d'exclusion de membres, le minimum de membres nécessaires pour faire vivre l'association;...
- préciser la fréquence des réunions, si une assemblée générale annuelle est organisée;
- préciser l'éventuelle adhésion du comité à une fédération telle qu'IEW, à l'assemblée générale du centre culturel local, à une commission consultative, à une Commission Locale de Développement rural...

### Création d'un comité

Cela fait de nombreuses années que l'Institut a entrepris des démarches pour que son entrée/sortie donnant sur la nationale soit sécurisée. De nombreux courriers ont été envoyés à la commune et au Ministère de l'Équipement et des Transports (MET). Malgré l'appui de Touring Secours qui confirme le caractère dangereux de la situation, rien n'a été fait. Inter-Environnement Wallonie a alors conseillé à l'Institut de contacter les autres riverains pour voir s'ils ne rencontraient pas, eux aussi, des difficultés. Cette première réunion (annoncée par un toutes-boîtes aux riverains de la chaussée), a rassemblé plus de 30 personnes. Elle a permis de se rendre compte que bon nombre de riverains rencontraient en effet des problèmes relatifs à l'aménagement de la chaussée. Mais aussi que certaines personnes (notamment des commerçants) avaient entrepris de leur côté des démarches qui n'ont pas abouti et que l'aménagement de la chaussée posait également problème aux habitants des petites rues qui y débouchent (ces personnes qui n'avaient pas reçu le toutes-boîtes ont été mises au courant par le «bouche à oreille»!)

Réunis en comité, les usagers rédigent un courrier qui reprendra toutes leurs remarques sur la situation. Il sera envoyé à la commune. Le CeM (déjà contacté) le transmettra alors au bureau d'étude qui sera prochainement désigné pour le Plan Communal de Mobilité (cf. «Bon à savoir»: «Les Plans communaux de Mobilité» page 18) de la commune...

Ainsi les revendications du comité pourront être prises en compte dans ce plan! ■



### 1.3.3. UNE BONNE COMMUNICATION: C'EST ESSENTIEL!

Une assemblée générale annuelle n'est obligatoire que pour les ASBL. Cette assemblée peut néanmoins être un outil intéressant lorsque l'association de fait rassemble des membres sympathisants qui ne sont pas présents à toutes les réunions. Ils seront ainsi informés au moins une fois par an des objectifs et stratégies adoptés par l'association, et de l'utilité de leur éventuelle cotisation.

Dans les cas qui nous intéressent, il y a certains moments où il est particulièrement important d'informer et de consulter l'ensemble des membres:

Au moment du lancement d'un projet pour:

- définir le but, les objectifs du comité dans ses grandes lignes (sécurité routière, aménagement pour les piétons et cyclistes...);
- informer les personnes concernées de la démarche qui va être entreprise;
- consulter les personnes à propos des difficultés qu'ils rencontrent en mobilité et éventuellement les intégrer à la problématique.

Avant d'envoyer un dossier aux autorités compétentes pour:

- présenter le dossier;
- prendre en compte les remarques des membres sur celui-ci;
- s'assurer que tous les membres sont d'accord avec le contenu final du dossier.

Nous l'avons déjà signalé: il est primordial d'essayer de prendre en considération les remarques de l'ensemble des personnes concernées, afin d'appréhender le problème le plus globalement possible. Etant donné que les gens n'ont pas toujours la possibilité de se rendre aux réunions ou le désir de prendre la parole en public, nous vous conseillons de placer une boîte à idées. Celle-ci permettra aussi à chacun de transmettre des idées qui lui seraient venues après la réunion. Ouverte à tous, elle permettra également à ceux que vous auriez oublié d'inviter, de faire part de leurs remarques.

Certains comités de quartier réalisent aussi un bulletin d'information. Celui-ci permet de diffuser des informations en dehors des réunions, de même que de tenir tout le monde au courant de l'avancement du projet.

Si le comité compte un passionné d'informatique parmi ses membres, il peut aussi se doter d'un site Internet. Il existe de nombreuses possibilités de créer des pages et de les mettre en ligne gratuitement. Cependant, ce moyen de diffuser l'information ne peut pas être unique. A l'heure actuelle, seuls 25% des Wallons sont raccordés à Internet à leur domicile.

Enfin, le comité peut tenir un stand, par exemple à l'occasion du marché hebdomadaire. Cette bonne vieille méthode reste un moyen efficace de maintenir le contact avec les habitants de son quartier, de son village... Et si en plus vous offrez le café, cela réchauffe encore les contacts... Pour obtenir l'emplacement d'un stand, il faut s'adresser à la commune, service des classes moyennes.

### 1.3.4. EN CAS DE CONFLIT

Le législateur, nous l'avons vu, n'a prévu aucune obligation pour les associations de fait, mais aucune protection de l'individu non plus. En cas de conflit interne, ce sont les règles générales du droit des contrats qui seront de vigueur. Veillez donc à consigner par écrit les informations importantes (les mandats, les comptes,...). En cas de conflit avec un tiers, ce dernier ne pourra assigner le comité: il ne pourra qu'assigner personnellement un membre. Il est alors important que celui-ci puisse prouver son rôle (mandat) dans le comité, ou son appartenance (liste des membres) au comité par un écrit, pour que tous les membres soient assignés et non un seul.

#### Pour réussir sa réunion

- Ne multipliez pas inutilement les réunions. Les réunions permettent les rencontres, les échanges, les prises de décisions. Elles sont importantes, mais il ne faut pas en faire trop. Posez-vous les questions: N'y a-t-il pas d'autres moyens de faire passer l'information? Chaque participant doit-il réellement être présent?
- N'oubliez rien sur l'invitation: la date, l'heure, le lieu; l'ordre du jour et/ou les objectifs de la réunion; donner le nom des initiateurs.
- Pour le président de la réunion: Pour commencer, il faut rappeler l'objectif de la réunion et passer l'ordre du jour en revue. Ne recommencez pas pour chaque retardataire, vous risquez de perdre l'attention des autres. Ne craignez pas d'aborder les points les plus difficiles en début de séance: c'est le moment où l'auditoire est le plus attentif et le plus réceptif. Ne vous laissez pas déborder: inlassablement ramenez le débat aux points de l'ordre du jour que vous traitez. Terminez par «les questions diverses»: les points litigieux qui seraient soulevés à cette occasion, seront opportunément reportés à la prochaine réunion. Donnez à chacun la possibilité de s'exprimer et répartissez correctement le temps de parole. Ne prolongez pas la réunion trop longtemps (maximum 2h30)!
- Le compte rendu (aussi appelé: PV — Procès Verbal) Il est important de désigner un secrétaire lors des réunions. Un compte rendu permet de conserver une trace écrite des discussions, de poursuivre la réflexion, chacun de son côté, et d'avoir, à portée de main, un guide pour les actions notées à l'agenda. Ce rapport doit évidemment reprendre la date, l'heure, le lieu et le nom des participants. Les sujets abordés et les décisions prises y seront consignés de façon claire et concise: ce n'est pas un exercice de style. Il devrait idéalement être distribué dans les jours qui suivent la réunion. ■

## 1.4. RÔLE DES COMITÉS

### 1.4.1. COMMENT FAIRE POUR ÊTRE PRIS EN CONSIDÉRATION PAR LES POUVOIRS PUBLICS?

Il n'existe pas de règle ou procédure pour qu'une association ou un comité soit reconnu par les pouvoirs publics. Il s'agit avant tout d'une question de reconnaissance morale. La meilleure garantie d'être reconnu par les pouvoirs publics qu'on interpelle est, d'une part, de compter un nombre significatif de membres par rapport à l'objectif que l'on poursuit (une association qui demande l'aménagement d'une voirie régionale qui traverse son village en vue de modérer la vitesse du trafic sera plus facilement «reconnue» si elle compte parmi ses membres les trois quarts des riverains que si elle se limite à quelques personnes) et, d'autre part, de tenir un discours pertinent et cohérent (une association qui demande la suppression d'une ligne de bus sous prétexte qu'elle est source de nuisance sonore a peu de chance d'être entendue). Enfin, il peut parfois être intéressant de faire appel à des associations telles que La Ligue des Familles, le GRACQ, le GAMAH, IEW... (cf. les «Bon à savoir» qui y sont consacrés pages 40, 42, 46, 63) qui sont parfois plus facilement écoutées du fait que leurs compétences et leur représentativité sont déjà reconnues.





### 1.4.2. QUELS RAPPORTS ENTREtenir AVEC LE POLITIQUE?

Pour une meilleure crédibilité, il est préférable d'éviter que votre comité ne puisse être considéré comme «émanant» de tel ou tel parti ou comme «récupéré» par l'un ou l'autre. En effet, une association «étiquetée» peut voir son action interprétée comme «politique», et ce, au détriment du projet qu'elle porte dans les faits. Dans la pratique, il faut donc éviter par exemple qu'une personnalité politique préside ou soit le porte-parole d'une association autonome. Il ne s'agit pas non plus d'exclure a priori des membres sous prétexte qu'ils militent dans un parti ou exercent un mandat électif. L'essentiel, finalement, est d'assurer la transparence: c'est souvent dans la dissimulation d'information que naissent les rumeurs ou les fantasmes.

Les femmes et hommes politiques sont en tout cas vos interlocuteurs. En temps que décideurs, c'est eux qui sont susceptibles de modifier les choses dans le sens souhaité par le citoyen.

Dans les relations avec les pouvoirs publics, il est important d'interpeller les personnes ayant des responsabilités dans le domaine qui vous intéresse, quelle que soit leur couleur politique. Une association ne reste crédible que si elle s'adresse sans distinction à l'ensemble des formations élues. S'adresser uniquement au parti le plus ouvert et sympathique, ou à l'opposition, n'est pas une solution. A l'inverse, rien d'étonnant à ce que l'un ou l'autre parti, en fonction de sa position (majorité ou opposition) ou de son programme, manifeste plus ou moins d'intérêt pour la cause de votre comité.

### 1.4.3. QUELS POUVOIRS A UNE ASSOCIATION?

Une association d'habitants n'a aucun pouvoir de décision. La décision revient toujours au politique. C'est en effet lui qui, du fait de son élection démocratique, est représentatif et pose des choix. Le pouvoir d'une association réside principalement dans son travail critique vis à vis des choix des politiques: elle peut remettre en cause une décision (ou un manque de décision) qui tiendrait trop peu compte de l'intérêt général en la débattant sur la place publique. La crédibilité de l'association reposera alors sur la qualité de son analyse et sur son exemplarité pour la défense d'intérêts collectifs.

### 1.4.4. GARE AU PHÉNOMÈNE «NIMBY»!

«NIMBY» est l'acronyme anglais de Not in My Back Yard (littéralement: «pas dans le fond de mon jardin»). Le «NIMBY» désigne généralement le phénomène de rejet par la population de l'implantation ou de la modification d'infrastructures privées ou publiques situées dans un environnement proche de son lieu de vie. Le désaccord des riverains est alors considéré comme uniquement dû à la proximité géographique. Le qualificatif «NIMBY» est péjoratif, car il réduit le rejet à une préoccupation individualiste qui ne prend pas en considération l'intérêt collectif. Il n'est pas rare d'ailleurs que les autorités rejettent des demandes sous prétexte que la somme des intérêts particuliers n'est que rarement égale à l'intérêt général et qu'il leur est donc impossible de contenter tout le monde.

Ce n'est pas parce qu'une demande est qualifiable de «NIMBY» qu'elle n'est pas légitime. Il est tout à fait compréhensible que les individus s'attachent plus particulièrement à défendre leur qualité de vie et leur environnement proche. C'est d'ailleurs celui sur lequel ils ont le plus de connaissances et de prise.

Pour éviter que votre démarche ne soit perçue comme «NIMBY», il est important de montrer qu'elle ne sert pas que votre propre intérêt et qu'elle s'inscrit dans une approche plus globale. Dans cette optique, il est préférable d'exprimer vos revendications au nom d'un comité (regroupant plusieurs personnes concernées) plutôt qu'individuellement. Vous pouvez également établir des contacts avec d'autres comités confrontés à des problèmes analogues au vôtre, sur le territoire d'une com-

mune ou d'une zone plus large, voire d'une province, ou le long du tracé d'une nationale.

Enfin, il faudra motiver et argumenter votre position. Et montrer que vous laissez la porte ouverte au dialogue et à la négociation.

#### 1.4.5. INFORMER ET SENSIBILISER SES CONCITOYENS

Les comités ont aussi un rôle important à jouer vis à vis de leurs concitoyens. Certains problèmes de mobilité sont dus aux comportements des usagers. Le trafic important de nos routes est aussi dû à un recours trop systématique à la voiture... L'insécurité routière peut être due au non-respect du code de la route. Informer et sensibiliser ses concitoyens pour les amener à changer leurs habitudes permettra aussi d'améliorer la mobilité (cf. § 4.3 Changer ses habitudes).



*Banderole réalisée par des écoliers pour sensibiliser les conducteurs. © Comité de mobilité d'Evelette.*

### 1.5. UN INTERLOCUTEUR IMPORTANT: LA COMMUNE

La commune est le pouvoir public le plus proche du citoyen. A ce titre, c'est un interlocuteur privilégié. C'est elle qui est responsable des mesures (règlements), de l'entretien et de l'aménagement de toutes les voiries et de tous les espaces communaux. Soit la quasi-totalité de l'espace public. Seules les voiries régionales et provinciales ne sont pas de son ressort (cf. «Bon à savoir»: «Les différents types de voiries» page 25). Toutefois, la commune peut avantageusement servir d'intermédiaire entre ses habitants et les autres niveaux de pouvoir. Généralement, les responsables de ces routes travaillent en concertation avec la commune dès que des travaux d'entretien ou d'aménagement sont prévus sur son territoire.

#### 1.5.1. LA COMMUNE POSSÈDE DES INFORMATIONS

La commune détient aussi beaucoup d'informations qui vous seront utiles pour réaliser votre analyse de la situation. Pour obtenir ces informations, vous pouvez vous adresser directement à ses services: services de police pour les accidents, les excès de vitesse...; services des travaux pour savoir si des aménagements sont prévus. Il est possible qu'on vous demande de passer par le Collège des Bourgmestre et Echevins. En effet, toute demande officielle doit être adressée par courrier au Collège des Bourgmestre et Echevins. C'est alors le Bourgmestre et le secrétaire communal qui décident des suites qui doivent être réservées à votre demande.

#### 1.5.2. INFORMER LA COMMUNE DE VOS DÉMARCHES

Si vous vous lancez dans un projet de grande envergure pour réfléchir à la mobilité et éventuellement chercher des solutions, nous vous conseillons de tenir la commune au courant de vos démarches. Si la commune s'est dotée d'un Conseiller en Mobilité (cf «Bon à savoir» page 23), vous avez là un interlocuteur tout désigné. Dans le cas contraire, vous pouvez vous tourner vers les employés des services de police et/ou des travaux. Nous vous conseillons aussi de vous mettre en contact avec les Echevins concernés (Echevin de la mobilité, des travaux, de l'environnement...) et/ou le Bourgmestre puisque c'est le Collège qui prend, en définitive, les décisions (dans les limites de ses compétences, bien entendu). Vous pouvez par exemple leur demander un accord de principe sur la démarche que vous entreprenez. Vous pouvez aussi inviter la commune ou un de ses représentants à certaines des réunions que vous organisez.

Bien connaître le fonctionnement de sa commune, ses représentants politiques, son administration, ses compétences est primordial (cf. «Bon à savoir»: «Commune et mobilité» page 19).

### 1.5.3. LA COMMUNE ATTEND VOS AVIS

Les commissions consultatives qui existent dans de nombreuses communes sont des outils de participation citoyenne que vous pouvez avantageusement utiliser pour relayer vos remarques et suggestions (cf. «Bon à savoir»: «Commune et mobilité» page 19).

De nombreuses communes entreprennent des démarches en faveur d'une meilleure mobilité. Le Plan communal de Mobilité (PCM) est un des outils mis en place par la Région wallonne (cf. «Bon à savoir»: «Les Plans communaux de Mobilité» page 18). La participation citoyenne y est prévue. Si un PCM est mis à l'étude dans votre commune, c'est le moment idéal pour vous investir dans la mobilité! Pour savoir si votre commune pense entreprendre ou a entrepris un PCM, vous pouvez contacter le CeM ou les services d'urbanisme et/ou d'aménagement du territoire de la commune.



#### Les Plans Communaux de Mobilité (PCM)

##### **Définition**

C'est un outil prospectif de planification en vue d'une mobilité durable des personnes et des marchandises au sein d'une commune ou d'un ensemble de communes.

##### **Objectifs**

Le PCM a pour but d'améliorer l'accessibilité des lieux de vie et d'activité de la commune pour les personnes et pour les marchandises par des mesures physiques (aménagement de voiries ou d'espaces publics, signalisation, etc.) ou non physiques (amélioration de l'offre en transport public, réglementation, communication, etc.).

En matière d'accessibilité et de mobilité, le PCM poursuit comme objectifs: organiser un système de déplacements cohérent des personnes et des marchandises pour la commune, offrir une réponse équilibrée aux besoins de chaque mode de déplacement (marche, vélo, transport public, voiture), favoriser un usage rationnel de l'automobile, encourager l'intermodalité (utilisation combinée des différents modes de déplacements), et enfin, offrir des solutions de mobilité aux personnes à mobilité réduite ou à revenus modestes.

En matière de sécurité routière, le PCM a pour objectif de réduire le nombre et la gravité des accidents de la route.

Complémentairement, le PCM contribue à améliorer la qualité du cadre de vie en privilégiant la convivialité des espaces piétons, en favorisant le développement des activités dites "de séjour" (vie locale) sur l'espace public dans les noyaux urbains et en proposant des mesures de réduction des nuisances liées au trafic (bruit, pollution atmosphérique, etc.).

Le contenu du PCM dépasse donc largement la simple régulation du trafic automobile des plans de circulation.

Le PCM est également un cadre et une dynamique d'information, de consultation et de concertation des acteurs locaux.

Tout au long de l'élaboration et du suivi des PCM, la participation des habitants de la commune concernée a un enjeu important.

Un bon PCM doit être le fruit des interactions entre le politique (la commune), l'administration (communale et régionale), les bureaux d'urbanisme et les habitants.

La population est appelée à participer à deux consultations, pendant l'élaboration du PCM:

- La première est prévue lorsque le «diagnostic» de la situation locale est réalisé, et qu'ont été proposés les objectifs du futur PCM. Trois semaines durant, ou plus, les documents sont accessibles à la population, et une séance publique (au moins) est prévue.
- La seconde prend la forme d'une enquête publique et a lieu lorsque les plans sont réalisés. Ceux-ci sont accessibles au public pendant au moins 20 jours et, ici aussi, une séance publique au moins est organisée. L'enquête publique doit être annoncée par voie de presse, par affichage communal et par toutes-boîtes.

Une fois le PCM réalisé, la création d'un Conseil Consultatif de la Mobilité est formalisé. Son rôle peut être joué par la CCAT (cf. «Bon à savoir»: «Commune et mobilité» page 19). ■

## 1.6. D'AUTRES INTERLOCUTEURS

La commune n'est pas responsable de l'ensemble de la voirie sur son territoire. En effet, les routes régionales (aussi appelées nationales) et les autoroutes dépendent du Ministère de l'Équipement et des Transports (MET). Pour celles-ci, vous pouvez prendre contact avec les Directions des différentes Divisions Territoriales (cf. Liste d'adresses utiles). Il existe aussi des routes provinciales... (cf «Bon à savoir»: «Différents types de voiries et compétences» page 25).

De même la commune n'est pas responsable de la gestion des transports en commun. Ceux-ci sont gérés par des sociétés dépendantes de l'autorité régionale (TEC) ou fédérale (SNCB).

Le MET remplit de nombreuses missions relatives aux transports et à la mobilité. Les missions du Ministère de la Région wallonne sont moins directement liées à ces domaines. Toutefois c'est à ce ministère qu'il faut adresser les demandes de subsides et de permis. Ces administrations sont sous la tutelle de plusieurs ministres, selon leur compétence.

Tout ceci peut paraître un peu complexe! Il est pourtant bien utile de connaître les responsabilités et compétences des administrations et des Ministres pour savoir à qui s'adresser pour obtenir des informations, pour soumettre des propositions... Les «Bons à savoir» «Région et mobilité» et «Etat fédéral et mobilité» pages 21 à 23 vous renseigneront utilement dans ces domaines.



### COMMUNE ET MOBILITÉ

#### *Le pouvoir politique*

Le **Conseil** communal est l'assemblée législative de la commune (l'équivalent local du parlement). Elle est élue par ses habitants tous les six ans. Le Conseil se réunit publiquement, sur convocation du Collège, dix fois par an minimum. Le Conseil communal vote les règlements communaux, les taxes et impôts communaux et contrôle les dépenses. Ses décisions sont prises à la majorité absolue (la moitié + une voix) des membres présents au Conseil. Les Conseillers communaux ont également un droit d'interpellation, c'est-à-dire qu'ils peuvent poser oralement ou par écrit toutes les questions qu'ils désirent au Collège.

Le **Collège** des Bourgmestre et Echevins constitue le pouvoir exécutif de la commune (l'équivalent local du gouvernement). Il est chargé de la gestion au jour le jour de la commune et d'exécuter les décisions du Conseil. Le Collège se réunit en principe une fois par semaine, à huis clos. C'est lors de ces réunions que sont prises toutes les décisions pour gérer la commune au quotidien. Le Collège est donc l'organe décisionnel de la commune.

Les Echevins sont désignés par la majorité des membres du Conseil communal en son sein. Leur nombre varie entre deux et dix, en fonction de la taille de la commune. Chaque Echevin a ses domaines de compétences: travaux publics, mobilité, aménagement du territoire, ruralité, environnement, participation citoyenne... Il prend en charge la gestion des dossiers qui ressortent de ses compétences mais il n'a pas de pouvoir de décision propre, les décisions étant toujours prises à la majorité des membres du Collège.

Le Bourgmestre est nommé par le Roi sur proposi-

tion du Conseil. Il est donc le représentant des pouvoirs supérieurs (Provinces, Région, Communautés, Etat fédéral). En tant que «chef» de la commune, le Bourgmestre préside les séances du Conseil communal et du Collège. En tant que représentant des autorités supérieures, le Bourgmestre est chargé de l'exécution des lois, des décrets, des ordonnances, des règlements et des arrêtés qui émanent de l'Etat, des Régions, des Communautés et des Provinces. Le Bourgmestre est aussi le chef de la police locale. Il est responsable du maintien de l'ordre, de la sécurité et de la tranquillité dans sa commune. Il a notamment le droit de prendre toutes les ordonnances de police qu'il juge nécessaires pour préserver la sécurité et le bien-être de sa population.

#### *L'administration communale*

Les différents services composant l'administration communale varient d'une commune à l'autre en fonction de sa taille. Les principaux services que l'on retrouve généralement dans une commune sont: l'état-civil, la population, les travaux publics, l'urbanisme et l'aménagement du territoire, l'environnement, l'aide à la jeunesse... Le service des travaux publics est notamment chargé des travaux de réaménagement et d'entretien de la voirie.

Le Secrétaire communal est à la tête de l'administration communale: il est le chef du personnel. Il est la charnière entre l'autorité politique et l'administration; il assiste aux réunions du Collège et du Conseil et il en rédige les comptes rendus. C'est lui qui réceptionne tous les courriers envoyés à la commune et les redistribue aux services compétents.

•••

•••

Les employés communaux font des propositions au Collège afin de résoudre les problèmes, par exemple de mobilité ou de sécurité routière, sur base de leur expérience de terrain et des contacts qu'ils ont eus avec la population. Il revient au Collège de décider des mesures (exemple: un réaménagement de la voirie) qui devront être mises en œuvre.

- Formé par le Ministère wallon de l'Équipement et des Transports (D311), le CeM est chargé d'une nouvelle mission au sein de la commune. Il est chargé de la gestion des problèmes de mobilité de la commune. Le plus souvent, il remplit aussi une autre fonction: chef des travaux, urbaniste, éco-conseiller. Il peut aussi arriver qu'il soit policier. Dans ce cas, depuis la réforme des polices, il ne fait plus partie du personnel communal. Son rôle est de servir de «lien» entre les différents acteurs concernés par la mobilité: les usagers de l'espace public (les riverains, les commerçants, les entreprises...), les responsables politiques et les techniciens (de la commune et de ces partenaires). Le CeM n'a pas pour charge de résoudre les problèmes. Il doit les identifier, prévenir les responsables, organiser des réunions entre les intéressés et les accompagner dans la recherche de consensus. Le CeM est donc, à ce titre, l'interlocuteur privilégié du citoyen dans sa commune pour les questions relatives à la mobilité. De plus en plus de communes ont un CeM.
- L'éco-conseiller est chargé de la gestion de l'environnement dans la commune. Tout comme le CeM, il est un interlocuteur privilégié du citoyen pour les questions relatives à l'environnement. Il est votre contact pour des questions touchant à la mobilité, s'il n'y a pas de CeM dans votre commune.

La police locale: depuis la réforme des polices, la police locale remplace la police communale et peut être organisée soit à l'échelle d'une commune soit à l'échelle de plusieurs communes. Lorsque la zone de police locale est pluri-communale, elle est dirigée non pas par un Bourgmestre mais par le Collège de police, qui est constitué des Bourgmestres des différentes communes constituant la zone. Ceci ne supprime pas la responsabilité de chaque Bourgmestre en matière de police dans sa commune.

La police a différentes missions en matière de mobilité: elle est chargée de la sécurité routière dans la commune (circulation, réglementation, stationnement, contrôles). Mais elle est également chargée d'étudier les problèmes de circulation et de sécurité rencontrés par les riverains ou relevés par le service lui-même. Après avoir analysé le cas (notamment sur le terrain), le service de police soumet au Collège des propositions afin d'améliorer la situation.

### **Les commissions consultatives**

Les commissions sont des organes composés de citoyens représentant des forces vives de la commune (notamment des représentants des groupes politiques du conseil communal) réunis autour d'un des domaines de compétences du Collège. Elles sont reconnues sur base de statuts et/ou de chartes par le Collège. Elles sont appelées à donner leur avis sur des dossiers concrets, ou sur la politique d'un Echevin dans une matière donnée: projet d'aménagement, choix budgétaires, programmes d'action... Elles remettent leur avis soit à l'appel de l'échevin, soit de leur propre initiative face à des situations qui les interpellent. Elles n'ont bien entendu qu'un pouvoir d'avis, la décision finale revenant au Collège ou au Conseil communal.

Les premières commissions consultatives sont les CCAT (Commissions Consultatives de l'Aménagement du Territoire). Elles sont nées en 1962, avec la législation sur l'aménagement du territoire. Aujourd'hui, on rencontre aussi dans les communes des commissions consultatives de la jeunesse, de la famille, de la culture et... de la mobilité ou de la circulation.

Vous pouvez donc également prendre contact avec ces commissions ou encore poser votre candidature lors de leur renouvellement (après le renouvellement des conseils communaux pour les CCAT).

### **Compétences communales en mobilité**

La commune est compétente pour prendre des mesures (règlements) et réaliser des aménagements sur les voiries et espaces communaux.

On distingue deux types de mesures:

- Les mesures prises en urgence le sont sur base d'une ordonnance de police signée par le Bourgmestre lorsque l'urgence le justifie (effondrements, inondations...).
- Les mesures à caractère permanent ou périodique, autrement dit, toutes les mesures qui font naître, cesser ou qui modifient une interdiction ou une obligation sont prises sur base d'un Règlement Complémentaire voté par le Conseil communal. Elles doivent recevoir l'approbation du Ministère des Communications et de l'Infrastructure. On peut citer comme exemple: les interdictions de circuler, de stationner, de s'arrêter, les obligations de suivre une direction, quasiment tous les marquages au sol légaux (ligne blanche, jaune...), les dispositifs surélevés, les ronds-points, etc.

Pour toutes les constructions de voiries et aménagements de voirie qui modifient son assiette (profil en travers), la commune doit demander un permis d'urbanisme à la Région wallonne, plus précisément à la DGATLP (Direction Générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine). ■



## RÉGION WALLONNE ET MOBILITÉ

### Le pouvoir politique

Le **Parlement wallon** -l'instance législative- est élu par le citoyen tous les 5 ans. Il est composé de 75 membres. Il vote les lois qui, au niveau régional, sont appelées «décrets». Le Parlement vote également le budget annuel.

Son travail se fait en séances plénières et dans des commissions permanentes, parmi lesquelles, la commission de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme — du patrimoine — des transports et des travaux publics. Les députés membres de ces commissions sont spécialement attentifs aux problèmes de mobilité. Pour connaître leurs coordonnées, adressez-vous au Greffe (secrétariat) du Parlement wallon.

Le **Gouvernement de la Région wallonne** — l'instance exécutive — est élu, à la majorité, par le Parlement. Il comprend neuf Ministres dont le Ministre-Président. Ceux-ci proposent des projets de décret dans les matières pour lesquelles ils sont compétents et les sanctionnent. Le Gouvernement prend les règlements et arrêtés nécessaires pour exécuter les décrets et assure la gestion quotidienne de la Région. Ces différentes décisions sont prises par le Gouvernement dans son ensemble.

Les ministres s'entourent chacun d'une équipe de collaborateurs et de conseillers qui les soutiennent dans la mise en œuvre de leur politique: les cabinets.

Les Ministres se répartissent différentes compétences. Cette répartition se fait une fois le gouvernement formé: elle peut donc changer d'une législature à l'autre. Pour les questions relatives à la mobilité, vous pourrez être amené à interpellier ceux qui ont en charge une ou plusieurs des compétences suivantes:

- **Les transports.** Cette compétence comprend la tutelle sur la SRWT (Société Régionale Wallonne des Transports) et donc indirectement sur les TEC, sur le transport scolaire et sur le transport des personnes à mobilité réduite («Bus 105»...). Elle comprend aussi un droit de regard sur les investissements proposés en Région wallonne par la SNCB (réouverture de lignes, nouvelles lignes...). Elle couvre également la promotion du transport par voie d'eau.
- **La mobilité.** Cette compétence comprend la tutelle sur certaines parties de la Direction Générale des Transports (DG3) du MET (voir ci-dessous). Le Ministre de la mobilité initie et assure le suivi de projets pour une meilleure mobilité des personnes et des marchandises: les Plans Communaux de Mobilité (PCM), les schémas logistiques, les plans de transports d'entreprise... Ces initiatives visent au transfert modal (de la voiture vers d'autres moyens de déplacement), et à l'intermodalité (coordination entre les différents moyens de transport de personnes et de marchandises). Enfin, il initie et soutient

une politique de sensibilisation de la population, notamment lors de la Semaine de la Mobilité.

- **L'équipement et les travaux publics.** Cette compétence comprend la tutelle sur les Directions Générales (DG1, DG2 et DG4) du MET (voir ci-dessous), la responsabilité des travaux publics et des aménagements de la voirie régionale (autoroutes et routes régionales) de même que des voies navigables. Le Ministre de l'équipement et des travaux publics initie et assure le suivi de projets d'aménagement visant à améliorer la sécurité routière sur les voiries régionales (traitement en priorité des «points noirs»). Cette compétence couvre également le réseau RAVeL et les voies lentes, en coordination avec le Ministre de l'environnement.
- **L'aménagement du territoire et l'urbanisme; l'environnement.** Ces deux compétences comprennent la tutelle sur la DGATLP du Ministère de la Région wallonne (voir ci-dessous). Le Ministre de l'environnement est entre autres co-responsable de la cellule RAVeL (pour l'aspect paysager).

D'autres compétences ministérielles peuvent éventuellement vous intéresser dans vos actions:

- La **tutelle sur les communes**, qui relève de la **Direction Générale des Pouvoirs Locaux (DGPL)**. C'est le Ministre ayant en charge cette compétence qui octroie les soutiens financiers aux communes pour divers travaux, dont les aménagements d'espaces publics qui visent l'amélioration du cadre de vie.
- L'exploitation des aéroports et aérodromes régionaux: services d'autorité au sein de la DG3, de la SOWAER et des sociétés qui exploitent les aéroports de Gosselies (BSCA) et Bierset (SAB).

Vous pouvez connaître la répartition (actualisée) de ces compétences sur le site Internet: <http://gov.wallonie.be> ou en téléphonant au numéro vert (0800 1 19001) de la Région wallonne.

### L'administration régionale

Le **Ministère de l'Équipement et des Transports (MET)** se structure en plusieurs Directions Générales (DG). Celles qui vous intéresseront le plus sont la DG1 et la DG3.

La Direction Générale des Routes et Autoroutes, (DG1) remplit les missions suivantes:

- gestion du réseau (construction de nouvelles infrastructures, entretien, mesures de sécurisation, feux, aménagements de voiries);
- information routière et sécurité routière;
- mesures de bruit et implantations d'écrans anti-bruits...

• • •

•••

La Direction Générale des Transports, (DG3) assure les missions suivantes:

- actions pour une mobilité conviviale;
- coordination des politiques liées à la mobilité;
- coordination des transports en commun et scolaires;
- gestion des aéroports et aérodromes régionaux;
- formation des CeM et gestion de leur réseau (cf «Bon à savoir» «Le Réseau des CeM» page 23);
- contrôle de la bonne application des règlements par rapport au transport des personnes, et de la politique tarifaire.

Les autres Directions sont la Direction des Voies Hydrauliques, DG2 ( Gestion des voies navigables: entretien des canaux, des rivières et des ouvrages d'art tels qu'écluses, barrages ...) et la Direction Générale des Services Techniques, DG4.

**Le Ministère de la Région wallonne (MRW)** est lui aussi subdivisé en un certain nombre de Directions Générales couvrant des domaines aussi variés que l'aide sociale, l'agriculture ou l'énergie. Deux d'entre elles nous intéressent ici:

- **Direction Générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine (DGATLP):**  
Lorsque qu'une commune, un particulier ou une entreprise a besoin d'un permis d'urbanisme, c'est à la DGATLP qu'elle doit en faire la demande. Elle est également la garante du respect des règles de procédure pour l'obtention de permis: demande d'avis au Fonctionnaire Délégué, organisation d'une enquête publique, d'une réunion de concertation.
- **Direction Générale des Pouvoirs Locaux (DGPL), division des infrastructures routières subsidiées:**  
cette division octroie les subsides aux communes dans le cadre de leurs plans triennaux.

En outre, les Institutions de la Région wallonne comprennent une série d'agences ou d'entreprises publiques plus ou moins autonomes, mais dépendantes de l'autorité du Gouvernement wallon.

Celles qui nous intéressent ici sont:

**La Société Régionale Wallonne de Transport (SRWT)**  
Organisme créé en 1989, la SRWT remplit, entre autres, les missions suivantes:

- faire des propositions au Gouvernement wallon en matière de tarifs et en terme de répartition des subsides régionaux alloués aux sociétés de transports en commun. (C'est le Gouvernement wallon qui décide et la DG3 qui veille à l'application);
- mise en pratique du programme d'investissement décidé par le Gouvernement wallon. C'est donc à elle qu'il faut s'adresser pour avoir de plus amples informations sur des travaux d'infrastructures liées aux TEC (gares routières, voies particulières...);
- coordination de l'achat de matériel roulant pour les différentes sociétés TEC;
- coordination entre les différentes sociétés.

La SRWT chapeaute les **cinq sociétés TEC** qui assurent la plus grande partie du transport en commun en Wallonie. Les **TEC Liège Verviers**, les **TEC Namur Luxembourg** et les **TEC Brabant wallon** couvrent le territoire des provinces correspondantes. Quant au territoire de la Province du Hainaut, il est couvert par deux sociétés: le **TEC Charleroi** (pour les communes: Aiseau-Presles, Anderlues, Beaumont, Les Bons-Villers, Charleroi, Châtelet, Chimay, Courcelles, Farcennes, Froidchapelle, Fleurus, Fontaine-l'Évêque, Gerpennes, Ham-sur-Heure, Lobbes, Momignies, Montignies-le-Tilleul, Nalinnes, Pont-à-Celles, Sivry-Rance, Thuin) et le **TEC Hainaut** (pour les autres).

**Le Conseil Economique et Social de la Région Wallonne (CESRW)** comprend en son sein une série de commissions consultatives qui rassemblent des représentants des partenaires sociaux (patrons et syndicats) et du monde associatif.

Ces commissions ont, à l'échelle régionale, un rôle équivalent à celui des CCAT au niveau communal. Parmi ces commissions, celles qui ont un lien avec la mobilité et que vous pourriez interpellier sont:

- la **Commission Régionale d'Aménagement du Territoire (CRAT)**, qui est amenée à donner son avis sur une série de dossiers à portée communale (plan de secteur, règlement communal d'urbanisme...)
- la commission du trafic lent (avis en matière de circulation des cyclistes)
- la Commission d'avis en matière de recours (voir CWATUP)

#### *Le Médiateur de la Région wallonne*

Il est placé sous l'autorité directe du Parlement wallon. Il a pour mission de recevoir les réclamations des citoyens wallons qui se sentent lésés par le non-fonctionnement d'une des institutions dépendant de la Région (administration, entreprises publiques...). Il donne donc un avis non contraignant mais souvent suivi. Il a pour but de concilier les parties.

Il rédige un rapport annuel, soumis au Parlement wallon, et émet des suggestions d'amélioration aux règlements en cours, et ce, dans l'intérêt général. ■

*Contact: voir liste d'adresses utiles*

## LE RÉSEAU DES CEM

La fonction de «Conseiller en mobilité» ou CeM a été créée en 1998 dans le cadre de la «Charte communale de mobilité», dans le but de développer une approche de la mobilité qui soit globale et concertée à un niveau local.

Dans ce cadre, une formation a été mise en place à l'intention de membres des administrations communales, régionales et des sociétés de transport de la Région wallonne.

Pour promouvoir et renforcer cette fonction, le Ministre régional de la Mobilité et des Transports et le Ministère de l'Équipement et des Transports (MET) ont décidé de créer le réseau des CeM. Il a pour objectif d'apporter aux CeM des outils de travail et une dynamique, lui permettant d'assurer au mieux sa tâche.

Concrètement, outre l'organisation de formations à l'intention des CeM, le réseau a mis en place divers organes d'information et d'échanges par le biais d'un mensuel d'actualité, appelé «Cémaphore», d'un trimestriel développant chaque fois une thématique précise ou «Cémathèque», de groupes de travail, d'un site internet comprenant un forum de discussion électronique et un agenda des diverses manifestations permettant aux CeM et autres acteurs de la mobilité de prendre connaissance d'une thématique, d'exposer leurs questions, de communiquer leurs expériences. ■

## ETAT FÉDÉRAL ET MOBILITÉ

### *Le pouvoir politique*

Seules deux compétences touchant à la mobilité et/ou aux transports nous intéressent ici:

- La sécurité routière. Celle-ci comprend la tutelle sur la Direction de la Sécurité Routière du Ministère des Communications et de l'Infrastructure.
- Les transports, comprenant entre autres la tutelle sur la Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB)

### *L'administration fédérale*

**Le Ministère fédéral des Communications et de l'Infrastructure** comprend plusieurs Directions dont la Direction de la Sécurité Routière qui remplit les missions suivantes:

- examiner si les règlements complémentaires votés par les Conseils communaux sont opportuns, répondent à l'intérêt général et sont conformes à la réglementation;
- vérifier si les signalisations placées sur le terrain sont conformes et installées dans la légalité;
- faire le suivi du Code de la route;
- promouvoir la sécurité routière, mission remplie

notamment par l'Institut Belge de la Sécurité Routière (IBSR), organisme dépendant du Ministère.

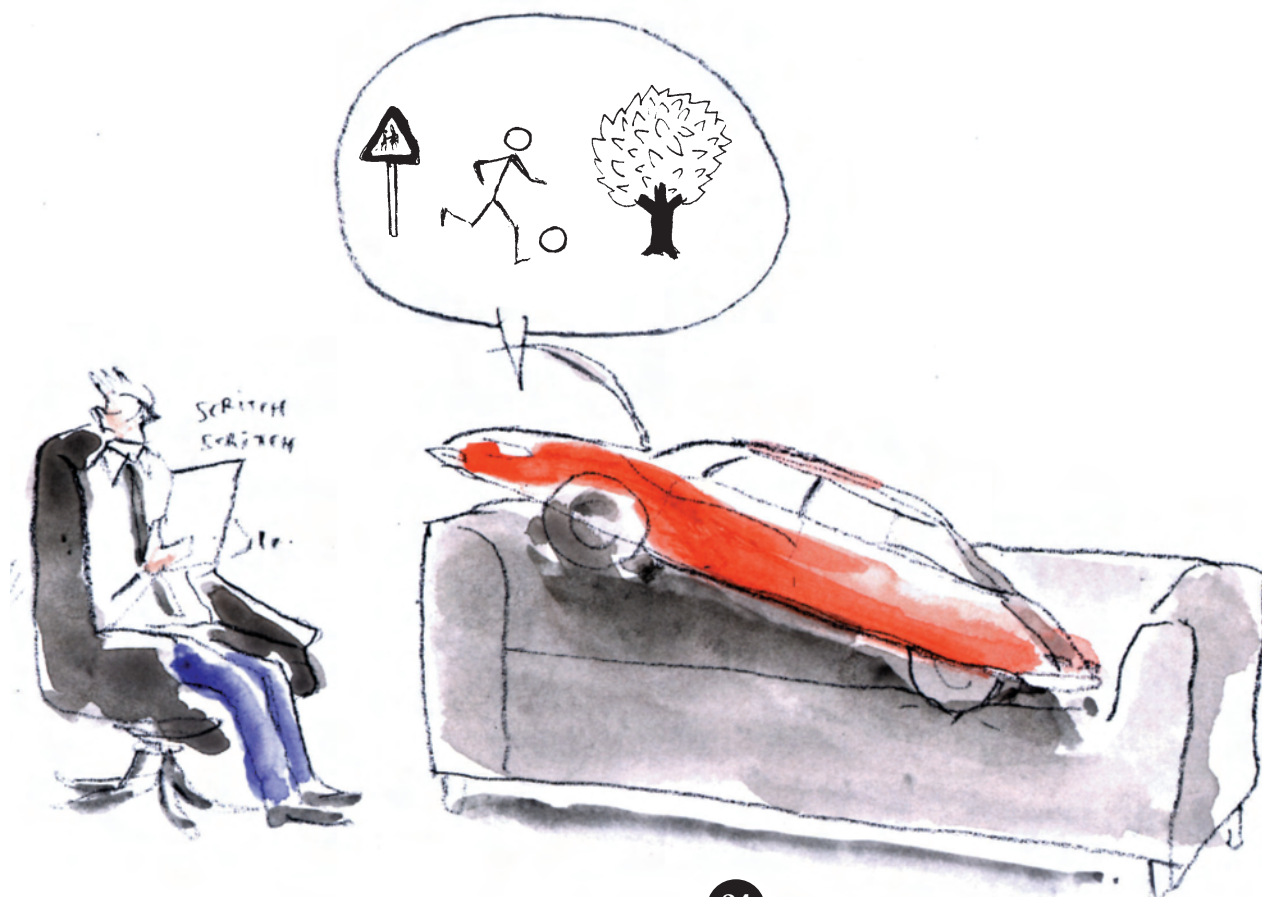
### **La Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB)**

La SNCB a le statut d'entreprise publique. L'Etat belge en est actionnaire à 99.8%. Le gouvernement fédéral fixe les lignes directrices de la stratégie et détermine les grands projets d'investissement, ainsi que la manière dont la SNCB doit accomplir sa mission de prestataire de services publics. La SNCB doit assurer différentes missions dont le transport intérieur de voyageur par train, l'acquisition, la construction, l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure, le marketing et la communication.

*NB: Lorsque des usagers de la SNCB rencontrent des problèmes qui ne peuvent pas se résoudre par la voie normale, ils peuvent faire appel au Médiateur de la SNCB. Indépendant de la société, il propose des solutions équitables. Il existe également un Comité des Usagers auprès de la SNCB dont fait partie Inter-Environnement. ■*

## CHAPITRE 2: ANALYSER LA SITUATION

2.1. Pourquoi analyser la situation? .....	25
2.2. L'analyse de la situation point par point .....	25
2.2.1. Les fonctions de l'espace .....	25
2.2.2. Les aménagements destinés aux véhicules .....	26
• La chaussée	
• Les aménagements destinés à la circulation des véhicules	
• Le stationnement	
2.2.3. Le trafic .....	27
• La charge et la composition du trafic	
• La vitesse du trafic	
• La nature du trafic	
2.2.4. L'éclairage .....	27
2.2.5. Les aménagements pour les modes doux .....	28
• Les aménagements pour les piétons	
• Les aménagements pour les cyclistes	
• Les chemins	
2.3. Les informations qui existent .....	31
• Dans votre commune	
• A la Région wallonne	
• L'Institut National de Statistiques (INS)	





## 2. ANALYSER LA SITUATION

### 2.1. POURQUOI ANALYSER LA SITUATION?

Analyser la situation doit permettre de trouver les causes du problème, voire des problèmes, que vous avez identifiés. C'est en quelque sorte ce que fait le médecin lorsqu'il interroge son patient sur ses symptômes afin de déterminer quelle est la maladie dont il souffre. Les éléments qui peuvent être à l'origine d'un problème de mobilité sont divers et généralement multiples. Il n'est pas évident de penser à tout. C'est pourquoi nous vous proposons ci-dessous une liste non exhaustive d'éléments importants (cf. §2.2 L'analyse de la situation point par point).

L'analyse de la situation doit aussi permettre d'orienter le choix de solutions et de s'assurer que celles-ci soient bien adaptées à la situation.



#### Différents types de voiries et compétences

##### **Voiries régionales**

Les voiries régionales sont généralement de grand gabarit. Elles relient les entités entre elles. Le trafic qu'elles supportent est principalement de transit. Ces voiries sont, d'une part, les routes couramment appelées «nationales ou régionales»: leur dénomination comprend les lettres N ou RN suivies d'un nombre (ex: RN 25 ou N 25); d'autre part, les autoroutes qui font aussi partie des voiries régionales. Leur dénomination comporte la lettre E ou A suivie d'un nombre (ex: E 411 ou A 4).

Les Régions sont compétentes pour la construction, l'entretien et les aménagements des voiries régionales, et tout ce qui se rapporte à elles (signalisation, pistes cyclables, accotements...).

La commune est chargée de la réalisation et de l'entretien des trottoirs bordant les voiries régionales se trouvant sur son territoire.

##### **Voiries provinciales**

Les voiries provinciales sont rares et elles auront vraisemblablement sous peu le même statut que les voiries régionales. Leur dénomination est souvent iden-

tique à celle des routes régionales, soit les lettres N ou RN suivies d'un nombre; ou elles peuvent par exemple porter la lettre P suivie d'un nombre.

La commune est compétente pour y prendre toutes les mesures et la province prend en charge la réalisation technique des mesures décidées par la commune (pose des panneaux, création de la piste cyclable, ...).

##### **Voiries communales**

Les voiries communales constituent la grande majorité du réseau de voies publiques wallonnes.

La commune est compétente pour les aménagements et la réglementation sur ces voiries.

Si vous vous demandez si la route à laquelle vous vous intéressez est provinciale ou régionale, vous pouvez vous renseigner auprès des Directions Territoriales du MET (cf.: Liste d'adresses utiles). Si vous pensez qu'elle est communale vous pouvez vérifier au près des services des travaux de votre commune. ■

### 2.2. L'ANALYSE DE LA SITUATION POINT PAR POINT

#### 2.2.1. LES FONCTIONS DE L'ESPACE

L'espace public remplit deux types de fonction: la fonction de transit (aussi appelée de passage) et la fonction sociale (aussi appelée locale). La fonction de transit correspond à son rôle de support du trafic de passage. La fonction sociale, par contre, correspond au rôle de support des déplacements locaux, d'espace de rencontre, de jeux...

Dans de nombreux cas, l'espace doit remplir simultanément ces deux fonctions. Il faut alors savoir quelle est sa fonction principale. La politique du «tout à la voiture» qui a prévalu ces dernières décennies a généralement attribué une part trop importante de l'espace à la fonction de transit là où la fonction sociale devrait prédominer.





*Le centre de Wanze traversé par la N643a a été complètement réaménagé en tenant compte de sa fonction sociale.*

Lorsqu'on analyse la fonction de l'espace d'un site, il est important de voir s'il y a adéquation entre le rôle que doit remplir l'espace et celui qui ressort de son aménagement. Dans le centre d'un village par exemple, la fonction principale de l'espace est sociale, mais il peut arriver que l'espace soit entièrement dévolu au trafic; dans ce cas il y a inadéquation entre le rôle de l'espace et son aménagement.



*Traversée du village d'Ollignies par la N57. La fonction sociale du lieu ne ressort pas de l'aménagement de l'espace public. © Comité Victor Lampe*

## 2.2.2. LES AMÉNAGEMENTS DESTINÉS AUX VÉHICULES

### • La chaussée

Le type de revêtement (pavés, plaques de béton, asphalte, asphalte antibruit...) et son état ont des effets sur le bruit et les vibrations engendrées par le trafic. Si la chaussée est dégradée, prendre une photo par temps de pluie permet de mettre en évidence les trous et ornières. La largeur de la chaussée et le nombre de bandes de circulation sont des éléments déterminants de la vitesse pratiquée. Il arrive que les chaussées soient surdimensionnées, ce qui augmente la probabilité d'excès de vitesse.

La circulaire relative aux caractéristiques routières (CT9812/01/D113 du 20/11/98) appliquée par le MET stipule que:

- pour les routes à deux bandes, il faut prévoir deux voies de circulation de 3,50m de largeur chacune, marquages compris;
- pour les routes à 2 x 2 bandes, il faut prévoir 2 x 2 voies de circulation de 3,50 m de largeur chacune, marquages non compris;
- le gabarit des routes en agglomération doit toujours être adapté aux circonstances locales (largeur disponible, trottoirs, parkings, pistes cyclables...).

En agglomération, le MET et L'IBSR (Institut Belge pour la Sécurité Routière) préconisent des voiries moins larges (cf. le tableau ci-dessous).

Vitesse Pratiquée	Marge de manœuvre	Marge de croisement	Circulation VL* seul		Circulation VL* + PL**	
			Largeur VL*	Largeur de voie	Largeur PL**	Largeur de voie
30 km/h	20 cm	30 cm	180 cm	215 cm	255 cm	290 cm
50 km/h	27 cm	70 cm	180 cm	242 cm	255 cm	317 cm
70 km/h	33 cm	100 cm	180 cm	263 cm	255 cm	338 cm
90 km/h	40 cm	120 cm	180 cm	280 cm	255 cm	355 cm

\* VL: Véhicules légers  
\*\* PL: Poids lourd

© Source: IBSR

### • Les aménagements destinés à la circulation des véhicules

Les aménagements destinés à la circulation des véhicules sont beaucoup trop nombreux pour en faire ici une liste exhaustive. Ce sont par exemple les bermes centrales qui séparent les deux sens de circulation (elles diminuent le risque de collision frontale). Ou les îlots directionnels («tourne à gauche») qui permettent de tourner à gauche sans rester dans le flux des voitures qui continuent tout droit (cet aménagement est nécessaire quand le trafic est rapide). Nous vous laissons en faire le relevé.

### • Le stationnement

Le stationnement occupe une part importante de l'espace public. Il faut donc aussi le prendre en considération dans l'état des lieux. Il n'est pas toujours nécessaire de lui réserver autant d'espace. Les places publiques, par exemple, sont des lieux qui devraient plutôt être consacrés aux jeux d'enfants, aux rencontres... De plus, il faut savoir que lorsqu'il y a une demande importante en places de parking, répondre à cette demande a aussi pour effet de générer du trafic (vers et au départ de ces places). Enfin, le stationnement «sauvage», en zone interdite (passage pour piétons, arrêt de bus, sur les trottoirs) ou encore en double file, est un facteur d'insécurité qu'il convient de signaler. Si vous voulez analyser de façon approfondie le stationnement, il existe des méthodes simples à cet effet (cf. «Pour en savoir plus»: «Des schémas d'observation existent» page 29).



Une place dévolue au stationnement alors qu'elle pourrait être un lieu de rencontre, de jeux d'enfants... (Huy)

### 2.2.3. LE TRAFIC

#### • La charge et la composition du trafic

Il est important d'avoir une idée de la quantité de véhicules qui circulent sur la voirie (charge de trafic: nombre de véhicules par heure ou par jour), de même que des types de véhicules qui composent ce flux (camions,...). Ces données s'obtiennent par comptages. Certains comptages sont réalisés par les administrations: vous pouvez les leur demander (cf. §2.3 Les informations qui existent). S'ils n'existent pas, vous pouvez les solliciter. Il arrive que les administrations ne puissent satisfaire à ce type de demande. Il existe des méthodes relativement simples qui permettent de faire de bonnes estimations (cf. Pour en savoir plus: «Des schémas d'observation existent» page 28).

#### • La vitesse du trafic

Il est également important de connaître la vitesse du trafic. Normalement, elle devrait être inférieure ou égale à celle autorisée par la signalisation. Comme il arrive qu'elle ne soit pas respectée, il est intéressant de connaître les vitesses effectives des véhicules. Il est généralement admis que si plus de 15% des véhicules dépassent la vitesse autorisée, la réalisation d'aménagements peut-être envisagée. La référence V85 (vitesse non dépassée par 85% des véhicules) est souvent utilisée pour qualifier le trafic.



#### Des schémas d'observation existent

Si vous voulez faire des estimations chiffrées des phénomènes suivants:

- pression du parking,
- charge et composition du trafic,
- vitesse du trafic,
- analyse du cheminement piéton,

Sachez que l'ASBL Inter-Environnement Bruxelles et le service Pedibus ont réalisé des schémas d'observation à cet effet. Vous pouvez les obtenir sur simple demande à Inter-Environnement Wallonie. ■  
Contact: voir adresses utiles

Le placement d'un radar permet de détecter les excès de vitesse. C'est la police qui est chargée de cette mission: vous pouvez lui demander si elle détient ces informations ou si elle veut bien les récolter. Il arrive qu'elle ne réponde pas à ce type de demande. Il existe des méthodes simples qui permettent de faire de bonnes estimations de la vitesse effective du trafic, sans matériel particulier (cf. "Pour en savoir plus": «Des schémas d'observation existent»).

#### • La nature du trafic

Enfin, il est également intéressant de connaître la nature du trafic (la circulation est-elle locale ou de transit? ) La nature du trafic est une donnée difficile à déterminer. Pour disposer des informations, il faut déterminer les différents types de déplacement dans une zone et estimer leur importance. Ce sont généralement des bureaux d'études qui sont chargés de faire ce type d'analyse.

Il peut arriver qu'il y ait, dans des rues qui devraient normalement accueillir un trafic local, un trafic de transit parasite. C'est souvent le cas lorsque ces rues permettent de rejoindre certaines destinations plus rapidement que via les grands axes. Si vous pensez être dans cette situation, il est important de le signaler.

### 2.2.4. L'ÉCLAIRAGE

Il est aussi intéressant de mentionner le type d'éclairage public ou de signaler au besoin son absence. L'éclairage est un élément qui permet de rendre perceptible la fonction de l'espace que l'on veut souligner (fonction de transit ou fonction sociale). Les dispositifs de type autoroutier éclairent très bien la chaussée et donne un bon confort aux automobilistes. Ils sont donc adaptés lorsque la fonction de l'espace est le transit. Par contre, lorsque l'espace a une fonction sociale, un éclairage de type plus urbanistique et plus bas sera plus adapté. Les conducteurs percevront alors qu'ils sont dans un espace qu'ils doivent partager avec d'autres usagers.



Pour garantir la sécurité des piétons et des cyclistes lorsqu'ils sont à proximité de véhicules motorisés (passages pour piétons, carrefours), un éclairage supplémentaire sera le bienvenu. Certains obstacles, comme les dispositifs surélevés et autres éléments destinés à réduire la vitesse, méritent aussi d'être plus éclairés. Par ailleurs, l'éclairage des bâtiments et d'éléments du paysage urbain crée une ambiance de qualité et participe au sentiment de sécurité des piétons et cyclistes.

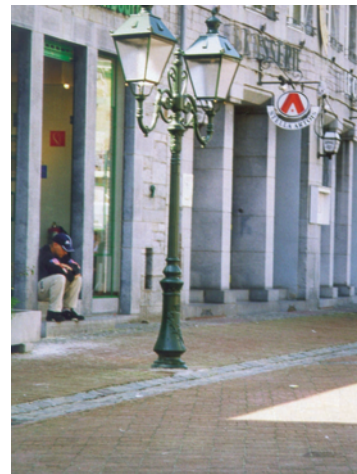
## 2.2.5. LES AMÉNAGEMENTS POUR LES MODES DOUX

### • Les aménagements pour les piétons

Les trottoirs permettent aux piétons de circuler en sécurité en agglomération. Ceux-ci ne sont pas nécessaires dans une zone piétonne ou résidentielle. Le piéton y est en effet prioritaire sur toute la chaussée. En agglomération, en dehors de ces zones, si les trottoirs sont inexistant, il est important de le signaler. Hors agglomération, il est évident qu'il est impossible et inutile de prévoir des trottoirs le long de toutes les routes.

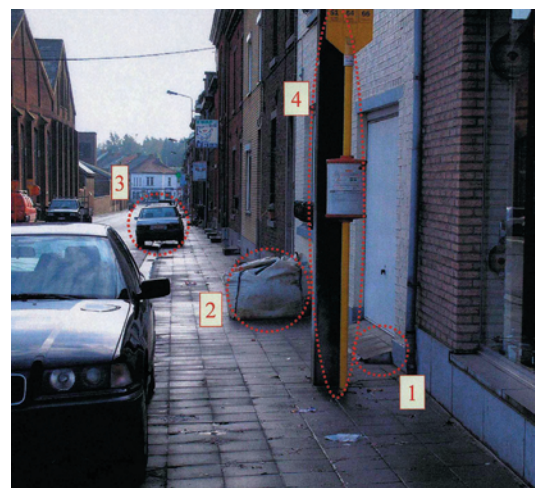
Lorsque les trottoirs existent, ils ne sont pas toujours praticables. Soit parce qu'ils ont été mal conçus: bordures mal abaissées, panneaux de signalisation et/ou éclairage public mal placés... Ces obstacles étant immuables, réels et techniques, on les appelle «obstacles de conception».

Soit parce qu'ils sont mal utilisés par les usagers de la voirie: voitures mal garées, terrasses ou publicités amovibles envahissantes, ou encore parce qu'ils sont mal entretenus... Ces obstacles sont appelés «obstacles de comportement». Il sera intéressant de faire un relevé de ces obstacles lors de votre analyse de la situation: il existe des fiches pour vous y aider (cf. «Pour en savoir plus»: «Des schémas d'observation existent»).



Luminaire adapté à la fonction sociale du lieu (Marche-en-Famenne).

© IBSR



Trottoir peu praticable. 1 et 4 (poteau au milieu): «obstacles de conception». 2 et 3 (voiture et poubelles): «obstacles de comportement». © UVCW



### Recommandations en matière de trottoirs

Pour répondre aux besoins des piétons et plus particulièrement des personnes à mobilité réduite (PMR), les trottoirs doivent répondre à différents critères. Certains sont repris dans le CWATUP et doivent être appliqués lors de la création ou lors de transformations majeures des trottoirs:

- largeur minimale de 1,50m, avec au droit d'un obstacle, un minimum autorisé de 1,20m (art.415/16 du CWATUP);
- dévers (inclinaison transversale) maximum de 2% (soit une différence verticale de 2cm sur une longueur horizontale de 100cm) (art.415/16);
- hauteur libre sous obstacle suspendu de 2,20m (art.415/16);
- les pentes pour rattraper la chaussée seront de 8% maximum sur une longueur maximale de 2m (bien adaptées pour les traversées piétonnes); 12% maximum sur une longueur maximale de 50cm; 30% maximum sur une longueur maximale de 30cm (bien adaptées pour le passage de voiture, limites pour les traversées piétonnes) (art. 415/1);
- hauteur de bordure (hors zone de traversée et accès de garage: minimum 9cm, maximum 16cm (conseil de Plain-pied ASBL);
- le revêtement est plan, non meuble, non glissant et dépourvu de trou ou de fente de plus de 1cm de large (art. 415/1). ■

Les traversées de chaussées sont des points particulièrement sensibles du cheminement piéton. Certaines chaussées sont vécues comme des obstacles difficilement franchissables si leur traversée ne fait pas l'objet d'aménagements (plus qu'un simple passage pour piétons peint au sol). C'est le cas des:

- voies à trafic rapide;
- voies larges (plus d'une bande de circulation par sens);
- voies dont le temps d'attente est exagéré avant de pouvoir traverser (lorsque 5% ou plus des temps d'attente durent 15 secondes ou plus, on peut parler d'effet barrière).

#### • Les aménagements pour les cyclistes

Trop fréquemment, l'analyse des aménagements cyclables sera vite réalisée, ... puisqu'aujourd'hui, ils restent rares en Wallonie.

Il y a d'une part les aménagements qui permettent de se déplacer en sécurité à vélo. De nombreuses formules sont possibles, qui vont de l'absence d'aménagements cyclables proprement dits dans le cas d'aménagements de zones à trafic modéré (zone 30, zone résidentielle et zone piétonne accessible aux cyclistes), à la piste cyclable en site propre, avec tous les cas de figure intermédiaires (cf. § 3.2.2 Améliorer les conditions des cyclistes). D'autre part, il y a les aménagements pour le stationnement des vélos.

Votre analyse devra aussi mentionner l'état de ces infrastructures. Lorsque des aménagements spécifiques pour les cyclistes existent, on veillera à prendre en compte leur état, et plus particulièrement celui des revêtements. Les cyclistes sont, en effet, très sensibles aux irrégularités dans la surface de roulement: une bordure ou un autre obstacle de deux à trois centimètres créent des risques de crevaison, de dégâts aux jantes et même de chute. Si les pistes ne sont pas balayées, elles deviennent rapidement impraticables.

Pour compléter l'analyse, il sera intéressant de savoir s'il y a déjà des cyclistes pratiquant un itinéraire donné. Et si ce nombre peut augmenter suite à la présence d'un ou de plusieurs pôles de demande proches (école, centre commercial, entreprises, services publics, gare,...).

Aujourd'hui, au niveau des pouvoirs publics, la volonté de donner plus de place au vélo semble bien présente. De nouveaux projets se mettent sur pied. Certaines communes ont élaboré un plan communal d'itinéraires cyclables, ou ont déterminé des objectifs généraux en matière de vélo dans le cadre de leur PCM (cf. «Bon à savoir»: «les PCM» page 18). Par ailleurs, certaines Divisions Territoriales du MET ont déjà, ou vont sous peu, disposer d'un Schéma directeur de réseau cyclable. Commencez donc par contacter votre commune et la direction territoriale du MET dont vous dépendez pour savoir ce qu'elles prévoient en matière d'infrastructures cyclables.

#### Schémas directeurs du réseau cyclable



Ces schémas directeurs disent «voilà ce qu'il faudrait faire à tel ou tel endroit», mais il ne s'agit pas de projets à proprement parler. Pour qu'ils puissent être mis en oeuvre, il faudrait des budgets spécifiques pour les aménagements cyclables, venant en sus de l'enveloppe «routes» habituelle.

Le district de Verviers en dispose déjà, ceux de Liège, du Brabant Wallon et du Luxembourg en disposeront en 2003. ■



Piste cyclable peu praticable. © Pro Vélo

Comme vous pouvez le constater, votre analyse devra aussi mentionner l'état de ces infrastructures. Lorsque des aménagements spécifiques pour les cyclistes existent, on veillera à prendre en compte leur état, et plus particulièrement celui des revêtements. Les cyclistes sont, en effet, très sensibles aux irrégularités dans la surface de roulement: une bordure ou un autre obstacle de deux à trois centimètres créent des risques de crevaison, de dégâts aux jantes et même de chute. Si les pistes ne sont pas balayées, elles deviennent rapidement impraticables.



• **Les chemins**

Les piétons, cyclistes et cavaliers peuvent aussi circuler sur les chemins. Ceux-ci ne sont que trop rarement entretenus. Il arrive même qu'ils ne soient plus utilisés et que leur existence soit petit à petit oubliée. Pour savoir où il en existe, il faut consulter l'atlas des voiries vicinales de votre commune, au service de l'urbanisme. Ces chemins sont souvent d'excellents itinéraires alternatifs qui permettent de relier des points importants par des trajectoires directes et loin des désagréments du trafic motorisé.

Il existe des chemins réservés à la circulation des piétons, des cyclistes et des cavaliers. L'usage actuel veut que ces chemins soient généralement séparés de la chaussée. Les RAVeL (Réseau Autonome des Voies Lentes) sont notamment signalés par ces panneaux. La largeur de ces «sentiers» n'est pas réglementée.



Les chemins réservés aux piétons, également accessibles aux cycliste et cavaliers. © IBSR

## 2.3. LES INFORMATIONS QUI EXISTENT

Les diverses administrations détiennent beaucoup d'informations qui peuvent vous être utiles; n'hésitez pas à les consulter.



### Qu'est-ce qu'un schéma de structure communal?

Le schéma de structure communal est un document écrit accompagné de cartes; il couvre l'ensemble de la commune. Il doit permettre aux autorités communales de gérer, d'orienter et de programmer l'aménagement futur de l'entité. Il trace les grands principes que les responsables communaux entendent respecter et faire respecter en matière d'aménagement du territoire. Le document tient compte des potentialités et des contraintes rencontrées sur le territoire communal ainsi que des besoins et des aspirations de la population. Il doit être régulièrement mis à jour (CWATUP: article 16).

Le schéma de structure communal est un document indicatif: il n'a donc pas de valeur légale. Cependant, l'autorité communale doit s'y conformer sauf si des circonstances particulières le justifient. Tout écart par rapport aux dispositions du schéma de structure communal doit être dûment motivé.

### Quel est son contenu?

Hormis une présentation de la situation existante de la commune dans les différents domaines, le schéma de structure communal est avant tout un document d'options d'aménagement pour le futur qui se traduit pour l'ensemble de l'entité par:

- une affectation par zones, similaire au plan de secteur, mais plus précise;
- des directives destinées à harmoniser et à intégrer les flux de circulation;
- les modalités d'exécution des mesures d'aménagement. ■

Source: Espace Environnement (voir liste d'adresses utiles)

### Dans votre commune

Le service de police détient:

- les statistiques des accidents et des infractions enregistrées (excès de vitesse, stationnements illégaux...) sur le territoire communal,

- (éventuellement) la composition et la charge de trafic de certaines voiries communales.

Le service de l'urbanisme détient:

- l'ensemble des plans et schémas d'aménagement existant pour la commune (plans communaux d'aménagement, schéma de structure),

- les règlements d'urbanisme, - l'atlas des voiries vicinales.

### Qu'est-ce qu'un règlement communal d'urbanisme?

C'est un règlement en matière d'urbanisme et d'architecture qui définit un ensemble de règles qui s'appliquent aux bâtiments, aux voiries et aux espaces publics.

Le règlement communal d'urbanisme couvre soit l'ensemble, soit une partie du territoire communal, et s'applique à tous les types de contextes: rural et urbain. Il est lié au schéma de structure communal. Il traduit la ligne de conduite que s'est fixée la commune pour aménager, développer et gérer son territoire (CWATUP: article 78). Le règlement communal d'urbanisme a une valeur légale. Tout permis (d'urbanisme, de lotir, d'exploiter...) doit respecter les prescriptions définies par le règlement.

### Quel est son contenu?

Le règlement communal d'urbanisme définit un ensemble de prescriptions relatives aux éléments bâtis et non bâtis.

Le non bâti comprend la voirie et les espaces publics. Les prescriptions concernent les dimensions, le mode de revêtement et de traitement du sol, le mobilier urbain, les plantations, le parcage des véhicules, les enseignes publicitaires ainsi que les conduites, câbles et canalisations. ■

Source: Espace Environnement (voir liste d'adresses utiles)

### • A la Région wallonne

La DGATLP détient:

- les plans de secteur (notamment disponibles «on-line» <http://mrw.wallonie.be/dgatlp> ou sur CD-Rom),
- les règlements d'urbanismes régionaux. (cf. Liste des adresses utiles).

Le MET (DG1) détient:

- la composition et la charge de trafic de la plupart des voiries régionales (cf. Liste des adresses utiles).

### • L'Institut National de Statistiques (INS)

L'INS peut par exemple vous fournir gratuitement des statistiques précises sur les accidents survenus par commune et par rue.



### Le droit d'accès à l'information, publication d'IEW

L'accès à l'information en environnement est un droit. Sans devoir justifier d'un intérêt, toute personne peut demander à l'autorité de consulter un document déterminé ou d'en obtenir copie.

Par «environnement», il faut entendre tout ce qui touche au cadre de vie: activités industrielles et agricoles, aménagement du territoire et urbanisme, protection de la nature... Tous les documents sont-ils accessibles? Comment faire pour les obtenir? A qui s'adresser? Et si l'autorité ne répond pas à la demande? Dans cette brochure, IEW répond à ces questions. ■

Contact: voir adresses utiles



# CHAPITRE 3. PENSER DES SOLUTIONS

---

3.1. Modérer le trafic .....	35
3.1.1. Pourquoi modérer le trafic? .....	35
• Pour plus de sécurité	
• Pour gagner en qualité de vie	
3.1.2. Les aménagements qui permettent de modérer le trafic .....	36
• Les dispositifs surélevés	
• Les rétrécissements de chaussée	
• Les chicanes et les dévoiements	
• Les effets de portes	
• Les sens uniques opposés et la fermeture de rue	
3.1.3. Des concepts d'aménagement qui modèrent le trafic .....	38
• Les zones 30	
• Les zones résidentielles	
• Les zones piétonnes	
• Les rues réservées aux jeux	
3.2. Favoriser les modes doux .....	41
3.2.1. Améliorer les conditions des piétons .....	41
• Penser aux personnes à mobilité réduite (PMR)	
• Attention aux traversées de chaussée	
• Donner plus d'espace aux piétons	
• Améliorer progressivement les cheminements piétons	
3.2.2. Améliorer les conditions des cyclistes .....	44
• Les principales catégories d'infrastructures cyclables	
• Attention aux carrefours	
• Penser au stationnement des vélos	
3.2.3. Cheminements réservés aux piétons, cyclistes et cavaliers .....	48
3.3. Changer ses habitudes .....	49
3.3.1. Pourquoi changer ses habitudes? .....	49
• Pour la santé et l'environnement	
• Pour plus de sécurité routière	

3.3.2. Des objectifs .....	50
• Les modes doux	
• Les transports en commun	
• Des voitures moins polluantes	
• Un choix de domicile qui tient compte de la mobilité	
3.3.3. Des concepts «prêts-à-porter» .....	51
• Le covoiturage	
• Les rangs à l'école	
• La fiche d'accessibilité	
• Le Plan de Transport d'Entreprise (PTE) ou Plan de gestion de la mobilité	
• Le carsharing	
3.4. Demander conseil à des spécialistes .....	54



## 3. PENSER DES SOLUTIONS

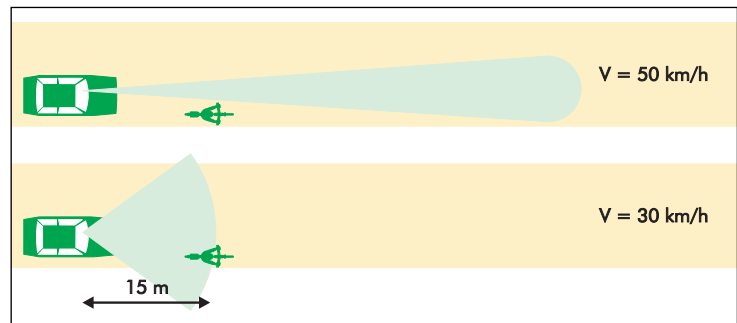


### 3.1. MODÉRER LE TRAFIC

#### 3.1.1 POURQUOI MODÉRER LE TRAFIC?

- **Pour plus de sécurité**

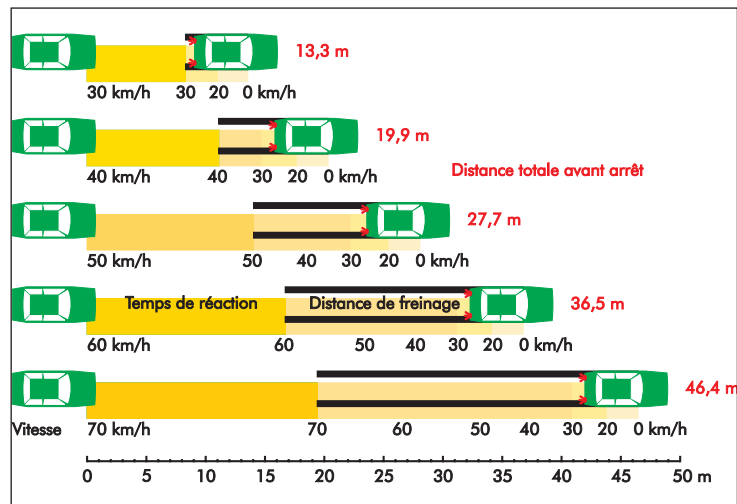
C'est en modérant la vitesse des véhicules motorisés que l'on obtient la plus importante amélioration de la sécurité, tant des piétons et des cyclistes que des automobilistes. Le champ de vision des automobilistes est fonction de leur vitesse. Ainsi, à 50km/h, le conducteur est obligé de se concentrer sur ce qui se passe loin devant lui. Il ne percevra pas un piéton ou un cycliste qui se trouve sur le côté de la chaussée, à quinze mètres devant lui. A 30km/h, par contre, il l'apercevra et pourra adapter sa conduite à sa présence.



Ce schéma montre que plus le conducteur roule vite plus il se concentre sur ce qui se passe loin devant lui. © Pro Vélo

Les distances de freinage diminuent fortement avec la réduction de la vitesse. Si l'on reprend le cas ci-dessus, l'automobiliste roulant à 50km/h (en admettant qu'il ait vu le piéton ou le cycliste s'engager sur la chaussée) n'aura même pas le temps de commencer à freiner avant la collision. A 30km/h, il aura le temps de s'arrêter et la collision n'aura pas lieu.

Les risques pour les usagers doux, suite à un accident avec une voiture, sont fonction de la vitesse de collision. Dans la majorité des cas, à moins de 30km/h la collision n'entraîne que des blessures légères (85%), alors qu'à 50km/h, 85% des accidentés sont tués. Ceux qui ne le sont pas gardent pratiquement tous des séquelles à vie.



Ce schéma indique à quelle vitesse une voiture heurte un piéton ou un cycliste qui surgirait devant elle, à une distance de 5 à 50 m.

© Pro Vélo

- **Pour gagner en qualité de vie**

On pense que c'est une erreur de vouloir diminuer la vitesse lorsque la charge de trafic est importante. C'est pourtant exactement le contraire: lorsque la vitesse augmente, la distance entre les véhicules doit être plus grande et il faut plus de temps pour écouler une même quantité de voitures. De plus, quand le trafic est dense, la vitesse élevée augmente le risque d'embouteillage. Sur les voiries où les voitures doivent souvent éviter des obstacles (voitures qui stationnent, véhicules qui changent de direction, bus auxquels il faut laisser la priorité, piétons qui traversent...), la vitesse pour une capacité maximale se situe vers 30-40km/h.



Le maintien de vitesses régulières permet de diminuer le bruit et la pollution de l'air de façon notable (10 à 30% de réduction des nuisances pour un passage de 50 à 30km/h). En milieu urbain, c'est lorsque la vitesse est stabilisée à 30km/h (vitesse moyenne observée des parcours en zone urbaine), que les véhicules motorisés polluent le moins. En effet, lorsque les limitations sont moins restrictives, les conducteurs tendent à atteindre la vitesse maximale autorisée. D'où de nombreux freinages et des phases d'accélération longues et brutales, sources de bruit et d'émissions importantes de gaz polluants.

Enfin, la largeur minimale des chaussées étant fonction de la vitesse à laquelle les véhicules sont autorisés à rouler, diminuer la vitesse permet de gagner de l'espace. Espace qui peut alors être attribué aux modes doux par exemple.

### 3.1.2. LES AMÉNAGEMENTS QUI PERMETTENT DE MODÉRER LE TRAFIC

- **Les dispositifs surélevés**

On les appelle aussi «rehaussements de chaussée», «dos d'âne», ou encore «décrochements verticaux»... De tous les dispositifs destinés à diminuer la vitesse, ce sont les plus efficaces (franchissement à maximum 30km/h). En plus, ils permettent de réduire le trafic de transit. On peut parfois reprocher à ces aménagements de produire du bruit dû à l'accélération après leur franchissement. Il faut s'avoir que cet effet est très local, et que toute la rue gagne en tranquillité suite à la modération de la vitesse générale. Pour éviter cet inconvénient, on peut répéter la mesure.



*Un coussin berlinois: ce dispositif surélevé permet de ralentir les voitures sans contraindre les bus, les vélo, les cyclomoteurs et les camions. Il peut notamment servir d'effet de portes (entrée de Couthuin).*



*Un plateau «bus admis» et un «by-pass» qui protège les cyclistes des virages à la corde. © IBSR*

La voirie doit répondre à certaines conditions pour que ces dispositifs puissent y être aménagés. Il faut qu'elle soit située en agglomération, exceptionnellement hors agglomération si la fonction de séjour est dominante. La vitesse doit être limitée à maximum 50km/h. Les ralentisseurs de trafic de petite largeur (+/- 4m), couramment appelés «dos d'âne», ne peuvent pas être installés sur les voiries empruntées par les transports publics et les services de secours. Les plateaux, par contre, peuvent être implantés sur les itinéraires bus, après concertation avec les TEC.

- **Les rétrécissements de chaussée**

La réduction de la largeur de la chaussée est intéressante pour le gain de place qu'elle assure. Elle peut permettre de créer ou d'élargir des espaces piétons et/ou cyclistes, de planter des arbres ou, le cas échéant, d'ajouter des places de stationnement. La diminution de la largeur de la chaussée est surtout importante lorsque elle est surdimensionnée. En effet, les chaussées trop larges et dégagées, qui donnent une perspective profonde et ouverte aux conducteurs, invitent à la vitesse: cette situation est fréquente sur les axes principaux (même en milieu urbain). Lorsqu'il y a plusieurs bandes de circulation, on peut envisager d'en supprimer. Si c'est nécessaire, on peut ménager une bande pour les «tourne à gauche» au niveau des carrefours. La perte de capacité de la chaussée liée à la suppression de bandes ne doit pas être surestimée: en agglomération ce sont surtout les carrefours qui limitent la capacité. Lorsqu'il faut absolument garder plusieurs bandes par sens, on peut envisager une large berme centrale franchissable pour permettre aux piétons de traverser en deux temps et sécuriser les «tourne à gauche». Il est alors vivement conseillé de casser la perspective en y plantant des arbres et/ou en y plaçant un éclairage adéquat.

Les rétrécissements ponctuels par îlot central et/ou prise d'espace à l'extérieur de la chaussée peuvent avantageusement «casser» les perspectives lorsqu'ils sont mis en évidence par des arbres, des lampadaires, des plantations.

- **Les chicanes et les dévoiements**

Par le décrochement horizontal, c'est à dire par le décalage de l'axe de la chaussée, on obtient une réduction de la vitesse due à la nécessité physique de ralentir dans un virage. Le fait de rompre la perspective en profondeur diminuera aussi la vitesse effective. Ces décrochements permettent aussi de diminuer le trafic de transit. Lorsque on envisage ce type d'aménagement, il faut veiller à ce que le cheminement piéton reste continu (ne pas les faire traverser à chaque fois)! Cet aménagement présente l'avantage de pouvoir être réalisé par simple marquage alterné des places de stationnement, ce qui ne coûte pratiquement rien.



*Le stationnement alterné sur la chaussée permet de modérer le trafic. Il rompt la perspective (dévoiement) et réduit l'espace de circulation motorisé.*

- **Les effet de portes**

Le rôle des «portes» est de signifier clairement à l'automobiliste qu'il entre dans un secteur où l'on attend de lui plus d'attention à l'égard des autres usagers avec qui il doit partager l'espace. Les «portes» peuvent prendre des formes très variées: changement de revêtement routier, rétrécissement de la chaussée, dédoublement de la chaussée par un îlot ou une berme centrale, rehaussement de la chaussée, rond-point. Lorsque les «portes» sont placées à l'entrée des zones 30 ou résidentielles, elles découragent les conducteurs d'y transiter.



*Une effet de portes bien marqué à l'entrée du village de Ohey sur la N 921. L'aménagement tient compte de l'espace nécessaire au passage d'engins agricoles.*

Aux entrées de village, souvent rien, hormis les panneaux d'entrée de la localité, n'indique à l'automobiliste qu'il pénètre dans une zone habitée où se développe une activité sociale. En d'autres mots, la porte marque, dans ce cas, le passage de la route à la rue. Nous conseillons vivement ce type d'aménagement.

- **Les sens uniques opposés et la fermeture de rue**

Ces mesures permettent de restreindre fortement le trafic automobile en éliminant toute possibilité de transiter par une rue, voire par un quartier. Les sens uniques peuvent être mis dos à dos ou face à face. Les rues peuvent être fermées par leur mise en cul-de-sac à une extrémité ou à mi-longueur, en plaçant des potelets par exemple. Ces rues seront dès lors beaucoup plus attrayantes pour les piétons et cyclistes. On veillera à ce que les aménagements soient adaptés à leur passage.

### 3.1.3. DES CONCEPTS D'AMÉNAGEMENT QUI MODÈRENT LE TRAFIC

- **Les zones 30**

Les zones 30 sont des zones (rue, quartier, village) dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km/h. Ces zones sont souhaitables là où le séjour (habitation, commerce, bureau) est la fonction principale. La fonction sociale du lieu pourra précisément être rendue possible grâce à la mise en place cette zone. Lorsqu'un autre itinéraire existe, la mise en zone 30 permet de minimiser le trafic de transit. Toutefois, même si la charge de trafic est importante, la zone 30 permet à l'espace de remplir sa fonction sociale.



Une entrée de zone 30 (Huy).



#### 30km/h aux abords des écoles

Cette brochure réalisée par l'IBSR présente la nouvelle réglementation relative au 30km/h aux abords des écoles mais aussi: la gestion des déplacements et l'aménagement des abords d'écoles; l'éducation et la sensibilisation. ■  
Contact: voir adresses utiles.

Lors de la mise en place d'une zone 30, il faudra veiller à ce que l'entrée et la sortie soient clairement visibles: un effet de portes sera le bienvenu. Dans la zone, il faudra éviter les perspectives profondes en cassant les lignes droites (plus de 70m), par exemple, par du stationnement

alterné sur la chaussée, des dévoiements,... On placera éventuellement des dispositifs surélevés (ceux-ci ne sont pas obligatoires). Les voiries généreusement dimensionnées seront réduites (entre 4,5m et 5m pour une circulation dans les deux sens). Les aménagements auront davantage un aspect urbanistique (convivial: espace vert, éclairage bas) que routier. Les espaces pour les véhicules et les piétons seront séparés (trottoirs/chaussée). Les cyclistes, par contre, circuleront sur la chaussée, la vitesse des voitures le permettant en toute sécurité.

Avant de mettre en place une zone 30, la commune doit se concerter avec les transports publics (s'ils passent dans la zone) et les services de secours. Elle doit aussi associer les riverains à l'instauration de la zone. Les démarches que vous aurez déjà entreprises lui seront donc utiles.



### • Les zones résidentielles

Les zones résidentielles sont des zones (une ou plusieurs rues) où les piétons ont priorité sur les véhicules et où les jeux d'enfants sont permis partout. La vitesse y est limitée à 20km/h. Ces zones peuvent être envisagées si les fonctions sociales d'habitat ou de commerce sont prépondérantes, si la densité de trafic est faible (100 à 120 véhicules/heure à l'heure de pointe) et à caractère local. Il faut aussi qu'il y ait un axe de circulation à moins de 500m de celle-ci. Enfin, aucun service de transport en commun ne doit y passer.

Lors de la mise en place d'une zone résidentielle, il faudra que l'entrée et la sortie soient clairement signalées. Elles doivent présenter une différence de niveau par rapport aux voies normales de circulation. Dans la zone, l'espace public sera traité de plain-pied, et les différents modes de déplacement cohabiteront.



Une entrée de zone résidentielle, les enfants y circulent en sécurité (Louvain-la-Neuve).

Le stationnement ne pourra se faire que sur les emplacements réservés à cet effet. Il doit être matériellement impossible d'y circuler vite: courbes, rétrécissements, bacs à fleurs, plantations seront utilisés pour casser les lignes droites (maximum 50m).

La participation et le consentement de la population sont un préalable important. La mise en zone résidentielle ne peut se faire qu'une fois tous les aménagements achevés. Lorsqu'il n'y a pas de trottoir au départ, la mise en zone résidentielle est facile et peu coûteuse, la mise à niveau étant inutile.



Une entrée de zone piétonne, les enfants peuvent y circuler librement (Huy)

### • Les zones piétonnes

Les zones piétonnes sont des zones où toute circulation autre que piétonne est en principe interdite. Les piétons peuvent donc utiliser toute la voirie et les jeux y sont autorisés. L'accès est toujours autorisé aux véhicules prioritaires, de contrôle et d'entretien, et, à certaines heures, aux camions de livraisons. La commune peut aussi donner des laissez-passer pour accéder aux garages ou en cas de travaux. Des panneaux additionnels permettent aussi d'autoriser le passage des cyclistes, des transports en commun (ceci leur permet d'être proches de leurs clients et d'éviter des détours), des taxis et des véhicules légers. Les usagers autres que les piétons doivent circuler au pas, céder le passage aux piétons et ne peuvent les gêner ou les mettre en danger. Le stationnement y est interdit.

### • Les rues réservées aux jeux

Les rues réservées aux jeux sont des zones piétonnes temporaires (par exemple: les WE, les mercredi après-midi, durant les vacances...) où l'intégralité de l'espace public est réservée aux jeux. Les riverains et les cyclistes peuvent aussi y circuler. Ceux-ci devront laisser la priorité aux piétons: ne pas les gêner ni les mettre en danger, circuler au pas et redoubler de prudence en présence d'enfants. Les rues réservées aux jeux sont envisageables dans les quartiers résidentiels (fonction d'habitat), où la limitation de vitesse est de 50km/h ou moins, où il n'y a pas de transport en commun et où il n'y a pas de trafic de transit.

La mise en place de ces rues ne demande aucun aménagement: elle est donc très facile à mettre en œuvre par la commune (par simple placement de barrières).



Une rue réservée au jeu (Moha), zone résidentielle temporaire mis en place par simple placement de barrière.



### La Ligue des familles et les déplacements

La Ligue des familles, soucieuse de la santé des familles et de l'apprentissage de l'autonomie aux enfants, offre des services et des conseils en matière de déplacement et d'aménagement de l'espace.

Le Comité Déplacement des Familles (CDF), créé par l'assemblée générale en 2000, est destiné à coordonner, suivre et soutenir les initiatives de la Ligue de Familles en matière de déplacement des familles. Il permet à chaque membre de donner son avis. Vous pouvez participer aux travaux du CDF:

- soit comme relais communal «déplacement des familles», qui informera le CDF des réalisations de sa section, de ses besoins, de ses envies,...
- soit comme participant aux réunions mensuelles du CDF, destinées à synthétiser les remarques des relais communaux, ainsi que les expériences d'autres mouvements en matière de déplacements des familles.

Le CDF est aussi le support de deux services:

- le Conseil en Aménagements pour les Familles (CAF) est un service-conseil offert aux sections communales pour intervenir sur l'aménagement du territoire et le trafic. Comment agir auprès des autorités? Que leur demander? Comment?

La CAF vous propose notamment une série de fiches disponibles sur le site de la Ligue ou sur demande:

- Fiche 1: La zone 30 km/h
- Fiche 2: La rue réservée au jeu
- Fiche 3: La zone piétonne & le SUL
- Fiche 4: Le Plan Communal de Mobilité
- Fiche 5: Sensibiliser ma commune...
- Fiche 6: La Vélo-Ecole des Familles

- la Vélo-Ecole des Familles (VEF), un service d'aide aux sections locales pour l'organisation de trajets utilitaires ou de loisir à vélo, afin d'améliorer la compétence routière des cyclistes avec l'aide d'un animateur de l'Ecole Wallonne des Moniteurs de Vélo-école (EWMV). Comment aller en sécurité à l'école à vélo? Comment organiser, à vélo, une balade familiale sympathique? ■

Contact: voir adresses utiles





## 3.2. FAVORISER LES MODES DOUX

Si l'on veut diminuer le trafic automobile, il faut offrir aux gens la possibilité de se déplacer confortablement et en sécurité à pied et à vélo.

### 3.2.1. AMÉLIORER LES CONDITIONS DES PIÉTONS

#### • Penser aux personnes à mobilité réduite (PMR)

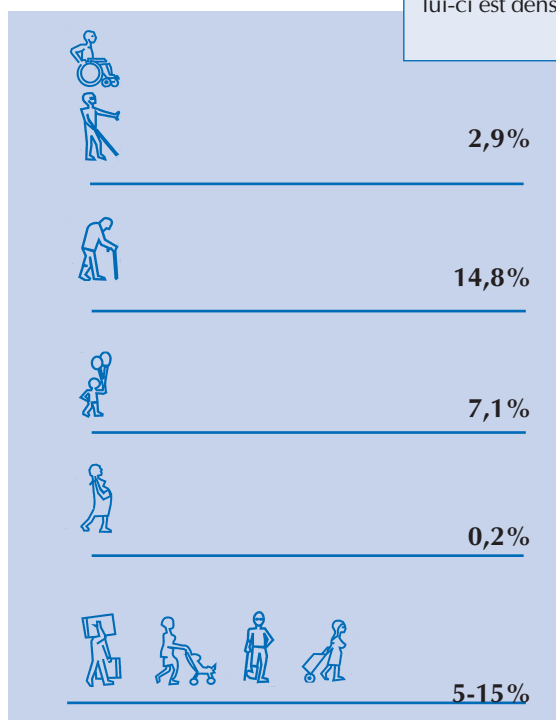
Lorsque on pense aux aménagements pour les piétons, il ne faut pas oublier les personnes à mobilité réduite. Par PMR on n'entend pas seulement les personnes qui ont des problèmes locomoteurs (cane, béquille, chaise roulante) ou de vue (faiblesse de la vue, cécité), mais aussi toute personne gênée dans ses mouvements, que ce soit parce qu'elle pousse un landau, qu'elle transporte des objets encombrants ou suite à son état (enfant, grossesse, convalescence,...). Plus de 30% de la population rencontre des difficultés dans ses déplacements et nous sommes ou serons tous à un moment ou un autre une personne à mobilité réduite.

Il apparaît dès lors important de penser les aménagements piétons de telle sorte qu'ils soient accessibles aux PMR. Les efforts consentis pour ces derniers profiteront pleinement à tous.

**B**ien connaître les caractéristiques du piéton.

Il est:

- partisan du moindre effort, il choisit préférentiellement le trajet le plus court;
- sensible au cadre dans lequel il se déplace (esthétique, animation);
- vulnérable: il doit être protégé du trafic motorisé si celui-ci est dense et/ou rapide. ■



Traversée du village de Ohey par les nationales N 921 et N 698. Les usagers doux ont de l'espace, le plateau ralentit effectivement le trafic.

#### • Attention aux traversées de chaussées

Les traversées de chaussées sont des éléments sensibles auxquels il faut attacher plus d'attention. Elles ne nécessitent aucun aménagement spécifique lorsque la vitesse du trafic est inférieure ou égale à 30km/h. Lorsque la vitesse est supérieure on recommande, pour plus de sécurité, l'aménagement d'un passage pour piétons. Quelques éléments essentiels doivent être pris en compte:

- la traversée doit assurer une liaison logique entre deux itinéraires pour piétons;
- elle doit permettre une bonne perception entre piétons et automobilistes;
- elle doit être bien signalée et bien éclairée;



- un élargissement local du trottoir assure une meilleure visibilité, renforce l'interdiction de stationner à moins de 5m du passage et raccourcit la traversée des piétons;
- si le temps d'attente est trop long (à cause de l'importance du trafic), des feux de signalisation peuvent être installés pour interrompre le flux;
- si la chaussée est trop large, on peut aménager un îlot central pour que la traversée se fasse en deux fois (l'îlot doit avoir une profondeur minimale de

*Une traversée piétonne bien aménagée (Boussu): éclairage supplémentaire, élargissement local du trottoir, marquages visibles au sol... © IBSR*

### GAMAH ASBL, Groupe d'Action pour une Meilleure Accessibilité aux personnes Handicapées



Le GAMAH est une association qui promeut activement l'autonomie des personnes à mobilité réduite. Elle bénéficie de 20 ans d'expérience en matière de cheminements piétons adaptés à tous les citoyens sans exception. Cette expérience, et un dialogue constant avec des techniciens de la voirie, des gestionnaires des transports publics, des urbanistes et des élus, lui ont permis d'acquérir des connaissances qu'elle met à la disposition des autres (communes, associations). ■

### PLAIN-PIED -ASBL-, Bureau d'étude pour l'accessibilité et la mobilité des piétons PÉDIBUS, service de conseils en cheminements piétons



PLAIN-PIED est une émanation de GAMAH, sur l'expérience duquel il peut s'appuyer. Son objectif est de mettre chacun sur pied d'égalité, de favoriser un meilleur équilibre entre piétons (handicapés, valides, personnes âgées et enfants) et automobilistes, afin d'améliorer les conditions de vie de chacun. Plain-pied gère les aspects plus techniques de cette problématique.

GAMAH et Plain-Pied ont été chargés, par le Ministre ayant la mobilité dans ses attributions, de la mise en place du service Pédibus.

PEDIBUS est un service de conseils en cheminements piétons. Ce service s'adresse aussi bien aux responsables publics et privés, qu'aux associations de piétons, de personnes handicapées ou PMR, ou encore à tout citoyen intéressé par la mobilité piétonne.

Ce qu'il vous propose:

des modules de formation d'une demi-journée chacun:

- la philosophie générale de la mobilité piétonne;
- quel équilibre organiser entre les usagers de la route au profit des piétons;
- caractéristiques d'un bon aménagement des cheminements piétons.

des Conseils en cheminements piétons:

- conseils individualisés à partir de plans, sur un aménagement en cours ou à réaliser;
- visite sur place de sites à aménager ou en cours d'aménagement;
- conseils relatifs aux équipements publics adéquats.

un service de médiation:

- susciter la création de commissions «mobilité piétons - personnes à mobilité réduite»;
- accompagner des associations de piétons et des intervenants publics ou privés en vue d'améliorer la mobilité piétonne.

des animations:

- mises en situation «chaisard» et/ou «malvoyant»;
- mise en conformité momentanée d'un cheminement piéton. ■

Contact: voir adresses utiles.



1,50m pour les PMR).

• **Donner plus d'espace aux piétons**

On peut créer des zones piétonnes et résidentielles où les piétons peuvent circuler et sont prioritaires sur toute la largeur de l'espace public (cf. § 3.1.3. Des concepts d'aménagements qui modèrent le trafic). La vitesse des véhicules motorisés est alors limitée. Là où, en agglomération, il n'y a pas mixité possible entre les piétons et les autres usagers, il faut des trottoirs ou des zones réservées signalées par un changement de revêtement ou de couleur. Les normes de largeur présentées dans les tableaux ci-dessous sont des minima. Pour plus de confort, selon l'usage et la fréquentation, l'espace réservé aux piétons doit être plus important.



Un bon trottoir: large, avec un revêtement régulier, également adapté aux PMR © Plain-Pied

**Pour que deux personnes puissent se croiser ou marcher de front il faut une largeur (en cm):**

	minimum	accessible	confortable
Pour deux valides	120	150	180
Pour un valide et une chaise roulante	150	180	210
Pour deux parapluies	220	240	270

Source: GAMAH

**Pour les conditions particulières suivantes, une largeur supplémentaire (L. sup.) devrait être additionnée aux 150cm légaux:**

	L. sup. (cm)
Le long d'une route à fort trafic	50
Devant les vitrines	100
Devant une place d'arrêt de bus	50 à 100
Pour une terrasse (1 rangée de tables)	150
Pour une terrasse (2 rangées de tables)	210

Source: TRANSITEC (bureau d'étude)



### • Améliorer progressivement les cheminements piétons

Pour améliorer les conditions des piétons, il faut d'une part entretenir les aménagements qui existent, et les améliorer en éliminant les «obstacles de conception» et «de comportement»(cf § 2.2.5 Les aménagements pour les modes doux). D'autre part, il faut mettre en place des itinéraires continus. En effet, si vos enfants doivent, pour se rendre à l'école, franchir une chaussée à trafic important et rapide, dont la traversée n'est pas aménagée, vous ne les laisserez pas aller à pied, même si le reste du parcours ne présente pas de danger.

A plus long terme, les aménagements doivent viser à mettre en place un réseau. Si vous vous lancez dans cette belle entreprise, nous vous proposons de commencer par travailler sur plan pour avoir une vue d'ensemble de la zone. Il faut y repérer les principaux centres d'activités (centres culturels et sportifs, administrations, écoles, commerces, centres sociaux et médicaux), les arrêts de transport

public (gares, arrêts de bus) et les zones à forte densité d'habitat. Ensuite il reste à y tracer les cheminements piétons qui permettront de relier ces différents points en répondant aux caractéristiques des piétons (sans oublier les personnes à mobilité réduite). Evidemment il ne sera pas possible de réaliser l'aménagement de tous ces itinéraires en une fois. Il faudra donc choisir. Différents critères peuvent aider dans ce choix: bonne desserte en transport en commun, parcours fort fréquenté, part importante des aménagements déjà existants...



#### **Des cheminements piétons accessibles, confortables et sécurisants pour tous,** brochure réalisée par GAMAH ASBL

Cet ouvrage propose une méthodologie destinée à concevoir et maintenir accessibles à tous (piétons et personnes à mobilité réduite) les réseaux de voiries. De nombreux exemples d'expériences wallonnes viennent illustrer les propos théoriques. C'est un très bon outil de travail. ■

Contact: voir adresses utiles

Le balisage des cheminements est un élément important qui permet de mettre en évidence le réseau, ce qui, en définitive incite à l'utiliser.

Si vous désirez plus spécialement vous attacher aux problèmes d'accessibilité que rencontrent les personnes à mobilité réduite, il s'agira de choisir un lieu fréquenté par ces personnes et de veiller scrupuleusement au respect des normes d'aménagement.

#### **Que cherchent les cyclistes?**

- le trajet le plus court: les sens interdits qui leur imposent des détours sont mal venus;
- des itinéraires continus: devoir mettre pied à terre pour quelques dizaines de mètres ou voir son trajet entrecoupé de passages sur des voies dangereuses restent souvent des obstacles à l'idée même de se déplacer à vélo;
- le trajet le plus plat: qui dit «propulsion musculaire» dit «conduite à l'économie» et tentative de limiter l'effort;
- le trajet le plus sûr: intensité et vitesse de la circulation motorisée, état du revêtement, qualité des traversées et des carrefours, ...
- un stationnement aisé et sûr (possibilité de cadenasser fermement son vélo) à proximité immédiate du point de destination. ■





### La Maison des Cyclistes

La Maison des Cyclistes fournit aux cyclistes utilitaires un lieu de rencontre et d'appui pour leurs actions en faveur d'une mobilité durable. Aujourd'hui, grâce à l'aide de la Région wallonne, il existe trois Maisons des Cyclistes en Wallonie (à Liège, Namur et Charleroi). Elles regroupent les Cyclistes Quotidiens du GRACQ et Pro Velo, ainsi que d'autres associations locales. On y trouve des bureaux, une salle de réunion, une petite véloboutique utilitaire, un atelier et des vélos et accessoires à louer.

Pour l'organisation d'activités éducatives, touristiques ou événementielles en Wallonie, contactez-les ! ■

Contact: voir adresses utiles.



## 3.2.2. AMÉLIORER LES CONDITIONS DES CYCLISTES

### • Les principales catégories d'infrastructures cyclables

**La piste cyclable en site propre.** Elle nécessite des espaces suffisants et est, en toute logique, assez coûteuse à réaliser. Ce type de piste trouve son utilité le long de voies de circulation à 70 km/h ou plus, où le débit routier est important et où le potentiel cyclable est bon. Son insertion doit être soignée (possibilité aisée et sécurisée de la rejoindre et de la quitter) et les points de conflits potentiels (surtout les carrefours) doivent être très soigneusement dessinés.

**La piste marquée (traits blancs discontinus).** Tout comme la précédente, elle est prévue par le code de la route et jouit d'une «protection juridique» bien établie. Elle est mise en œuvre dans des contextes où l'espace est plus limité, et où la vitesse des véhicules motorisés est de l'ordre de 50 km/h. Il convient d'être attentif à la dessiner avec une largeur suffisante (1,30m) et avec une zone tampon entre les zones de stationnement de voitures (attention aux ouvertures intempestives de portières!).

**L'itinéraire suggéré.** Non reconnu par le code de la route, cet itinéraire est constitué d'un simple marquage au sol (chevrons par exemple). Il n'offre pas de protection au cycliste, mais lui assure une visibilité.

**Le SUL (Sens Unique Limité).** Il permet au cycliste d'emprunter des voies dans les deux sens, là où l'automobiliste ne peut les emprunter que dans un seul sens. Il permet des raccourcis appréciables. C'est une mesure peu coûteuse. Contrairement aux idées reçues, il améliore la sécurité car l'automobiliste et le cycliste circulant «en sens inverse» se voient. Le SUL est réellement efficace lorsqu'il est bien connu de tous.

Notons que les cyclistes peuvent désormais emprunter **les bandes bus**. Deux conditions: elles doivent avoir une largeur minimum de 3,5m et les gestionnaires de la voirie (commune, ou MET) ainsi que le TEC local doivent l'autoriser explicitement. Tout comme pour le SUL, il ne s'agit donc nullement d'une autorisation générale et inconditionnelle.

Piste cyclable à contresens (SUL), derrière la zone de stationnement (Mons). © Pro Vélo



## DEUX ASSOCIATIONS POUR RENDRE LA WALLONIE CYCLABLE

### LES CYCLISTES QUOTIDIENS / GRACQ ASBL, Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens



Le GRACQ est une association de cyclistes qui agissent en vue d'obtenir de meilleures conditions d'usage du vélo, d'accroître le nombre de cyclistes et d'améliorer leur sécurité. Il agit comme groupe de pression vis-à-vis des autorités et offre des services.

#### Missions principales:

- fédérer les cyclistes quotidiens;
- les représenter vis-à-vis des autorités afin de les inciter à mener une politique cycliste cohérente et efficace. À cet égard, le GRACQ propose des mesures légales en faveur des cyclistes (permettre aux cyclistes d'emprunter les bandes bus, de remonter les sens uniques, zone 30...) et assure notamment le suivi des aspects vélo des Plans Communaux de Mobilité (PCM). Il veille aussi à améliorer l'intermodalité vélo / transports publics, parmi nombre d'autres demandes de ses membres et avec l'aide de ceux-ci;
- assurer la formation des cyclistes jeunes et adultes (cf. «Bon à savoir»: l'«Ecole Wallonne des Moniteurs de Vélo-école» page 50);
- former et informer ses membres: le GRACQ publie le mensuel «Ville-à-Vélo» et organise des formations dont «La mobilité douce», «Les aménagements cyclables en Wallonie», etc.

Le GRACQ compte un millier de membres, une trentaine de groupes locaux actifs en Wallonie et trois permanents wallons pour coordonner ses projets. ■

### PRO VELO ASBL, Institut de Recherche et de Promotion du Vélo



Pro Velo est une association prestataire de services qui aide les autorités, écoles ou entreprises à promouvoir une nouvelle place pour le vélo, et à promouvoir une mobilité durable.

#### Missions principales:

- apporter des conseils techniques et formations en aménagements cyclables (notamment conception de plans vélo, études stratégiques, aménagements de voiries, stationnement);
- réaliser des publications spécialisées (cahiers thématiques du vélo, Code de bonne pratique des aménagements cyclables);
- organiser des événements de promotion du vélo comme mode de déplacement et de découverte (Dring Dring, La Vélobrabançonne, La Carolorando, Le Printemps du Vélo);
- coordonner les aspects «vélo» de la Semaine wallonne de la Mobilité Durable;
- louer des vélos et organiser des vélotours guidés (à Liège et Charleroi);
- éduquer au vélo et au ramassage scolaire dans les écoles: l'entraînement des enfants dans le cadre scolaire en vue de leur permettre d'acquérir les compétences nécessaires à l'usage du vélo en rue est devenu le premier secteur d'activités de Pro Velo. ■

Contact: voir liste d'adresses utiles.



En milieu urbain, une des premières choses à faire pour améliorer les conditions des cyclistes sera de modérer la vitesse du trafic. (cf. §3.1 Modérer le trafic). Dans les zones 30, zones résidentielles et zones piétonnes accessibles aux cyclistes, les aménagements cyclables proprement dits ne sont pas nécessaires.

#### • Attention aux carrefours

C'est aux carrefours qu'il y a le plus d'accidents impliquant cyclistes et véhicules motorisés. Il faut y attacher la plus grande attention. Une manière économe et efficace d'assurer une bonne visibilité des cyclistes aux carrefours et qui facilite grandement les manœuvres de changement de direction est de dessiner un «sas cyclable» (zone de 3 à 5 mètres de profondeur prenant toute la largeur de la bande de circulation).

#### • Penser au stationnement des vélos

En Wallonie, les cyclistes en sont trop souvent réduits à stationner leurs vélos là où c'est possible (poteaux de signalisation,...). Les besoins de développer l'offre en stationnements sûrs, d'usage simple et de préférence à l'abri des intempéries sont énormes. On veillera plus particulièrement à développer l'offre à proximité immédiate des lieux de forte demande notamment dans les écoles, dans les zones commerciales, près des arrêts de transports en commun, près des administrations et centres sportifs... tout en sauvegardant une excellente accessibilité des espaces publics (trottoirs, places,...).

On utilisera de préférence des installations qui permettent d'appuyer et de fixer solidement les vélos (type «U renversé»). Dans les lieux de passage et les lieux où le vélo risque d'être renversé, on évitera, les range-vélos du type «pincers-roues» qui n'ont pas leur pareil pour plier les roues.

A terme, il faut penser «itinéraires continus» et «réseaux» pour les cyclistes comme pour les piétons. La démarche à suivre est similaire à celle présentée pour les piétons: vous pouvez vous en inspirer (cf. §3.2.1 Améliorer les conditions des piétons).



*Itinéraire suggéré menant à la bibliothèque et au foyer culturel (Bas-Oha) avec stationnement pour vélos près de l'entrée.*

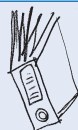


#### «Code de bonne pratique des aménagements cyclables»

Réalisé par Pro Vélo

Ce guide complet et illustré apporte les informations nécessaires à la réalisation d'aménagements adaptés aux besoins des cyclistes. La première partie explique l'intérêt que peut présenter le vélo dans une approche globale de développement durable (mobilité, santé, qualité de vie...). La deuxième partie présente les solutions techniques. La dernière partie reprend quatorze cas pratiques: présentation de la situation de départ, cheminement de la réflexion, aménagements mis en place. ■

Contact: voir adresses utiles



#### «Votre commune peut devenir une commune cyclable! Pourquoi et comment?»

Réalisé par le Gracq - La maison des cyclistes de Namur. ■

Contact: voir adresses utiles

### 3.2.3. CHEMINEMENTS RÉSERVÉS À LA CIRCULATION DES PIÉTONS, CYCLISTES ET CAVALIERS



Développer des itinéraires en site propre est un excellent incitant à l'usage des modes doux. Ils sont, par exemple, très utiles pour une remise en selle loin du stress de la circulation. Pour être utilisés, ces sentiers doivent être signalés. Il arrive souvent que ceux-ci ne soient pas connus ou qu'ils soient pris pour des espaces privés. De plus, ils sont peu, voire pas du tout, entretenus. Le revêtement doit correspondre à l'environnement et/ou à ses utilisateurs potentiels. On peut, par exemple, cendrer les traversées des beaux sites naturels; dans les zones plus fréquentées, un revêtement hydrocarboné ou bétonné sera plus adapté. Dans les milieux urbains, l'éclairage donne une meilleure sécurité et/ou permet l'usage, même de nuit.

*Le RAVeL 1 aménagé sur le chemin de halage de la Meuse. C'est un exemple de voie lente, itinéraire en site propre pour les modes doux (piétons, cyclistes, cavaliers et PMR).*

#### Les polluants émis dans l'air par les véhicules motorisés



Ils sont nombreux et leurs effets sur la santé et l'environnement sont divers. Les plus courants sont:

- les oxydes d'azote ( $\text{NO}_x$ ) et l'ozone ( $\text{O}_3$ ) troposphérique (basse atmosphère): provoquent des irritations, de l'asthme et des difficultés respiratoires;
- les composés organiques volatils (COV): sont cancérigènes;
- le monoxyde de carbone (CO): se substitue à l'oxygène dans les organismes vivants et provoque l'asphyxie;
- le plomb: a (quasiment) disparu des carburants, mais il a été remplacé par du benzène cancérigène;
- le dioxyde de soufre ( $\text{SO}_2$ ): est le principal responsable des pluies acides;
- le dioxyde de carbone ( $\text{CO}_2$ ): est le principal gaz responsable de l'effet de serre...

Ces dernières années, les émissions de ces gaz (à l'exception notable du  $\text{CO}_2$ ) ont diminué suite au resserrement des normes appliquées aux véhicules. Localement cependant, les concentrations dépassent encore régulièrement les valeurs indicatives de qualité de l'atmosphère définies au plan international. ■



#### L'effet de serre et le dioxyde de carbone

La combustion des produits pétroliers (essence, diesel et LPG) produit du dioxyde de carbone ( $\text{CO}_2$ ), le principal gaz responsable de l'effet de serre, et donc du réchauffement climatique. Les émissions de  $\text{CO}_2$  du secteur routier ne cessent d'augmenter. Malgré la diminution de la consommation des véhicules (près de 50% entre 1974 et 1997 à cylindrée et poids identiques), les émissions de  $\text{CO}_2$  continuent à croître, et ce parce que les déplacements en véhicules motorisés ne cessent d'augmenter. De ce fait, le secteur des transports empêchera probablement les pays occidentaux de respecter les accords pris dans le cadre du protocole de Kyoto. ■

### 3.3. CHANGER SES HABITUDES

#### 3.3.1. POURQUOI CHANGER SES HABITUDES?

La voiture est un outil extraordinaire qui permet de se rendre où on veut quand on le veut, au sec et au chaud... c'est la liberté! Mais rien n'est malheureusement parfait! L'augmentation du trafic routier a aussi des effets négatifs sur notre qualité de vie: pollution de l'air, pollution sonore, insécurité routière, encombrements, occupation excessive de l'espace ... (cf Contexte page 3 à 7). De 1985 à 1999, le trafic sur les routes wallonnes a augmenté de près de 70%. Chaque jour 200 nouvelles voitures sont immatriculées en Belgique, soit de quoi couvrir un stade de football!

Nous avons tous notre part de responsabilité dans ces désagréments. Prendre sa voiture pour se déplacer apparaît aujourd'hui comme un réflexe: dans près de 87% des cas, les gens choisissent la voiture comme mode de déplacement.

Pourtant, des alternatives à la voiture existent: la marche, le vélo, les transports en commun, le covoiturage... Celles-ci peuvent d'ailleurs se combiner: c'est ce qu'on appelle l'intermodalité (ex: marche-bus). Certes il n'est pas toujours possible de s'organiser sans voiture, mais on peut en modérer sa consommation.

#### • Pour la santé et l'environnement

Chaque déplacement en voiture pollue, ce qui affecte notre santé, la faune et la flore. Par contre, se déplacer à pied et/ou à vélo est bien meilleur pour la santé.

En voiture, faire attention à ses comportements de conduite permet déjà de minimiser les nuisances. Ainsi adopter une conduite souple et respecter les limitations de vitesse permet de diminuer les émissions de polluants et le bruit.

**Dans les embouteillages l'air de l'habitacle d'une voiture est trois à six fois plus pollué que l'air respiré alentour.**

**Le pot catalytique, qui élimine de nombreux polluants, n'entre en fonctionnement qu'une fois que le moteur est chaud, soit plus ou moins après 5km. Il est donc inefficace lors des petits trajets qui représentent la majorité de nos déplacements.**

**«Il faut imposer une logique où ce n'est pas par défaut que l'on prend son vélo. Les dames ont à cet égard un rôle essentiel à jouer: le jour où elles regarderont les types roulant en vélo ou prenant le métro comme elles regardent les mecs en décapotable, une bonne partie du chemin sera fait.»**

*Juan d'Oultremont*



de plus en plus de parents conduisent leur enfant en voiture à l'école...  
de plus en plus de parents conduisent leur enfant en voiture à l'école...  
de plus en plus de parents conduisent leur enfant en voiture à l'école...

#### • Pour plus de sécurité routière

Le comportement que nous adoptons au volant a aussi des conséquences sur le sentiment d'insécurité vécu par les usagers doux. Respecter les limitations de vitesse, ne pas stationner sur les trottoirs ou les pistes cyclables, laisser la priorité aux modes doux... autant de petits gestes qui aideront au transfert modal! La charge du trafic participe aussi à ce sentiment d'insécurité. Il faut donc sortir du cercle vicieux: «je prends ma voiture parce que je m'y sens plus en sécurité!».

### 3.3.2. DES OBJECTIFS

#### • Les modes doux

Pour de courtes distances (jusqu'à 1km), la marche à pied est le mode de déplacement le plus adapté. Pour les trajets un peu plus longs (jusqu'à 5 km), le vélo est souvent plus adéquat. En Belgique, la moitié des trajets effectués en voiture font moins de 5km, et 23% des trajets de moins de 1km se font en voiture. Il y a là un beau potentiel de réduction de l'utilisation de l'auto!

Certains estiment ne pas maîtriser suffisamment le vélo pour l'enfourcher au quotidien... L'Ecole Wallonne des Moniteurs de Vélo-Ecole propose des activités pour vous aider à vous mettre ou remettre en selle (cf. «Bon à savoir»: «EWMV» page 50).



#### L'ÉCOLE WALLONNE DES MONITEURS DE VÉLO-ÉCOLE (EWMV)

L'EWMV a pour objectif de permettre à tous les cyclistes de trouver leur place dans la circulation et d'y assurer leur sécurité. Pour ce faire, elle organise:

- des vélos-écoles pour des groupes multi-âges de 10 personnes maximum; chaque vélo-école est encadrée par un moniteur breveté (voir ci-dessous) et comprend un contrôle technique des vélos et une courte information théorique, des tests de maîtrise et des exercices d'habileté en site protégé suivis d'une mise en pratique dans le trafic sur un circuit préalablement reconnu par le moniteur et un accompagnateur;
- des balades-écoles pour des groupes multi-âges de 20 personnes maximum; longue d'une vingtaine de kilomètres, chaque balade-école est encadrée par un moniteur breveté (voir ci-dessous) et un accompagnateur qui dispensent leurs conseils techniques;
- une formation de Moniteurs de Vélo-Ecole capables d'assurer l'encadrement des vélo-écoles et des balades-écoles. ■

Contact: voir liste d'adresses utiles

#### • Les transports en commun

Cela prend plus de temps? Oui, parfois, mais ce n'est pas toujours le cas. Ils permettent notamment d'éviter les bouchons, ou encore de gagner le temps nécessaire pour stationner sa voiture.

Cela demande plus d'organisation? Il faut évidemment se renseigner sur les différentes possibilités (train, tram, bus...), les itinéraires et les horaires (voir Liste d'adresses utiles) puis s'y adapter. Mais c'est plus relaxant, plus convivial, plus respectueux de l'environnement. On peut y lire un livre... et même y travailler. De plus, les transports en commun sont plus fiables et infiniment plus sûrs que la voiture. Les risques d'accidents encourus en prenant le train par exemple sont trente fois moindres qu'en voiture (données pour la Belgique en 1998).

#### • Des voitures moins polluantes

Les émissions de gaz polluants par les voitures sont directement liées à leur consommation (moins elles consomment, moins elles polluent) et au type de carburant (le LPG est de loin le moins polluant).



Chaque nouvelle voiture est dorénavant soumise à étiquetage relatif aux émissions de CO<sub>2</sub> (comme sur les frigos), de «A» pour celles qui consomment le moins à «F» (pour les plus gourmandes). Le catalogue est consultable chez tous les concessionnaires et sur le site:

<http://www.environment.fgov.be/Root/tasks/campagne/CO2/CO2.htm>.

Par ailleurs, sachez que la climatisation tournant à plein régime peut faire grimper la consommation de 30%.

#### • Un choix de domicile qui tienne compte de la mobilité

Lorsque l'on cherche un nouveau lieu d'habitation, il est opportun de tenir compte de ses déplacements. D'une part il faut penser «proximité», c'est à dire ne pas s'éloigner trop de ses pôles d'activités: travail, scolarité, achats et loisirs. D'autre part il faut veiller à être proche des arrêts de transports en commun. Habiter en ville, par exemple, permet d'optimiser ses besoins de déplacements, parce qu'il ne faut généralement pas aller très loin pour trouver ce dont on a besoin et que la desserte en transport en commun est bien développée. Si vous préférez la campagne, les centres de villages sont, pour les mêmes raisons, plus indiqués. Enfin il est bon d'avoir en tête qu'il faut éviter à tout prix les zones de nouvelles habitations qui se développent hors agglomération le long des nationales: vous y souffrirez inévitablement du trafic.

### 3.3.3. LES CONCEPTS «PRÊTS-À-PORTER»

#### • Le covoiturage

Le covoiturage consiste simplement à s'arranger entre collègues, parents d'élèves et/ou voisins pour se déplacer ensemble. A trois dans une voiture, c'est trois fois moins de trafic, d'embouteillages, de pollution... C'est aussi une économie: certains covoitureurs prévoient une participation aux frais (par exemple 5 eurocents au km/passager), d'autres misent sur la réciprocité.

Commencez par demander à vos voisins quand ils partent le matin et vers où, ou à vos collègues d'où ils viennent, ou encore aux parents des amis de vos enfants si leur trajet pour se rendre à l'école n'est pas proche du vôtre. Pour lancer le covoiturage à plus grande échelle, il faut constituer une banque de données pour connaître les localités de résidence, les horaires, les disponibilités et un moyen de contact entre ceux qui voudraient participer. Installez un panneau dans votre entreprise et/ou à l'école de vos enfants. Et puis lancez-vous...

Sachez que l'ASBL Taxistop offre des services relatifs au covoiturage (cf. «Bon à savoir»: «ASBL Taxistop» page 51)

#### ASBL Taxistop (et Cambio)



Depuis 1978, **TAXISTOP** est actif en Belgique sous la devise: «Faire plus avec moins». Le but de Taxistop consiste à réaliser

des projets améliorant l'utilisation des biens immobiliers, des moyens de transport, etc. Au cours des années, pas mal de services ont été mis sur pied, dont:

**Le Carpool (covoiturage):** permet de trouver une ou des personnes pour vous déplacer ensemble en voiture vers votre lieu de travail (une vaste banque d'offres et de demandes est mise à disposition). Pour les entreprises et les organisations, un «package» est prévu pour promouvoir le carpooling des employés.

**Le Schoolpool (covoiturage):** est une variante du carpooling classique mais pour les étudiants et les parents des écoliers.

**L'Eventpool (covoiturage):** permet de trouver des partenaires pour partager une voiture pour se rendre à un concert lorsque les transports publics n'offrent pas d'alternative.

*cambio*

D'autre part, Taxistop est à l'origine du projet de voitures partagées (carsharing) «Cambio».

La première station de voitures partagées «Cambio» a été ouverte à Namur, le 13 mai 2002. D'autres devraient s'ouvrir bientôt... ■  
Contact: voir liste d'adresses utiles.



### Il a choisi le cocktail «Vélo-covoiturage-auto-stop»

Il a choisi d'habiter un petit hameau dans nos belles campagnes à 30 km de son lieu de travail (Namur), et à une bonne dizaine de kilomètres de la gare de Ciney. Il s'est promis de ne pas verser dans le «tout seul dans ma petite auto». Le matin, il enfourche son vélo jusqu'au village à deux kilomètres, au domicile de son covoitureur. De là, ils font route ensemble jusqu'à la sortie «Champion», près de Namur. Leurs routes se séparent, il lui reste alors trois kilomètres pour arriver au bureau. Il les fait en stop. Deux minutes d'attente, maximum!

Porte-à-porte: 40mn. Un petit effort physique, un brin de coordination, un peu de souplesse et de la convivialité. Mais surtout, un véhicule en moins sur la route, 30km de frais économisés, 10kg de CO<sub>2</sub> épargnés par trajet. ■



Un «rang à vélo» vers l'école accompagné par des adultes. © Pro Vélo

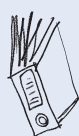
### • Les rangs à l'école

Les rangs permettent aux enfants de se rendre à l'école en vélo ou à pied, en groupe, et accompagnés d'adultes, pour plus de convivialité et de sécurité. Organiser le ramassage scolaire à pied ou à vélo est une excellente façon de réintroduire ces modes de déplacements dans nos habitudes. Il permet aussi de les apprendre aux enfants qui gagnent ainsi en autonomie.

Sachez que vous pouvez faire appel à Pro Velo pour l'éducation au vélo dans les écoles et l'organisation de ramassage scolaire à vélo (cf. «Bon à savoir»: «Les cyclistes quotidiens/GRACQ» et «Pro Velo» pages 45, 46).

### Aller autrement à l'école

Suite à leur participation à la Semaine de la Mobilité 2001 et au soutien méthodologique de Pro Vélo (cf. «Bon à savoir»: «GRACQ» «Pro Vélo» et l'EWMV), les convois vélos mis en route par le comité de parents d'élèves continuent à fonctionner régulièrement. Chaque jour, une vingtaine d'enfants viennent à l'école en vélo et d'autres se laissent tenter petit à petit... Après cette première expérience encourageante, le comité de parents se lance dans deux nouveaux projets. Le premier vise à inciter les enfants (et les parents) à la marche à pied: les enfants des petites classes habitant dans un rayon de 500 mètres autour de l'école sont invités à s'intégrer dans des rangs à pied accompagnés par un parent. Le deuxième vise à promouvoir le covoiturage pour ceux qui habitent plus loin de l'école. ■



### Guide du ramassage scolaire à vélo, une publication de Pro vélo

Ce guide s'adresse à toute personne intéressée par le lancement d'une opération de ramassage à vélo dans une école: parents, enseignants, directeur... Très pratique, il s'accompagne d'un guide pédagogique. Il relate différentes expériences qui illustrent la diversité des procédures. ■



• **La fiche d'accessibilité**

La fiche d'accessibilité est un document qui présente de manière synthétique toutes les informations nécessaires pour se rendre dans un lieu déterminé, par tous les moyens de transport disponibles. Ce document au format A4 présente au recto, l'information pratique relative tant au train, au bus, à la marche, qu'au vélo ou encore à la voiture. Au verso, une carte permet de localiser les différents éléments mentionnés. Cette fiche encourage le transfert modal grâce à une meilleure information sur les alternatives à la voiture. Toute organisation susceptible de recevoir des visiteurs est conviée à l'élaborer.

Un guide d'aide à la réalisation de la fiche d'accessibilité avec des modèles de fiche, en version papier et sur disquette, peuvent vous parvenir sur simple demande au service Fiches d'Accessibilité de la Direction Générale des Transports (D311) du MET (voir Liste d'adresses utiles).



**VIA LA GARE DE NAMUR.**

**A. JUSQU'À LA GARE DE NAMUR**

**EN TRAIN**

Tournai	aller	h03 -	↑ h00 -	Bxl-Midi	aller	h36 h06	↑ h24 h54	Arlon	aller	h43	↑ h17
Mons		h28 -	h32 -	Bxl-Central		h40 h10	h20 h50	Libramont		h17	h45
Charleroi S.		h00 h31	h00 h29	Ottignies		h15 h45	h47 h17	Marloie		h45	h17
Tamines		h13 h45	h48 h18	Gembloix		h28 h06	h38 h06	Ciney		h00	h22
Namur	retour	h30 h04	h32 h56	Namur	retour	h37 h07	h23 h53	Namur	retour	h18	h42

Liège Guill.	aller	h52 h02	↑ h08 h58	Dinant	aller	h18	↑ h42	<b>Liaison directe Également à partir des gares de :</b> Auvelsais, Assesse, Beuzet, Bxl-Luxembourg, Bxl-Nord, Chl'eau de Seilles, Chl'éclat, Courrière, Davy St-Martin, Florée, Floreffe, Franière, Godinne, Ham-sur-S., Jambes est, Jemelle, La Louvière, Lonzée, Marche-les-Dames, Marbais, Mousier, Namèche, Naminne, Natoye, Phisnes, Ronet, Sart-Bernard, Sclaigneaux, St-Denis-Rouvée		
Huy		h11 h24	h50 h38	Yvoir		h25	h35			
Statte		h27	h34	Lustin		h25	h28			
Andenne		h35	h26	Jambes		h41	h19			
Namur	retour	h30 h48	h30 h12	Namur	retour	h45	h15			

**EN BUS**

Place de la gare	FrÉq.*	Place de la gare (1)	FrÉq.*	Gare des bus (1)	FrÉq.*
2b Jambes / St-Marc	2h	2 Parwez	6j	12 Huy	1h
3 Citadelle / La Plante	1h	6b6 Malonne / (MET)	1h	16 Hannut	5j
4 Profondeville	2h	10 Fosses / Châteauneuf	9j	17 Accuse	9j
5 Salzinnes / Beez	4h	22 Soye	2j	21 Maredeux	2j
7 Bouge	1h	28 Floreffe (Sovimont)	7j	23 Spy / (Velaine)	1h
8 Balgade / Jambes	4h	32 Gembloix	3j	30 Bois-de-Villers	4j
9 Jambes / Flawinne	2h	56 Couvin	12j	40 Vezin	9h
11 Jambes / St-Servais	2 ± 4h	64 Ermeton et Biesme	2j	42 Andenne	4j
24 Daussoix	2h			66 Gesves / Ciney	2 ± 4j
27 Les Batailles / Champion	4h			140b Jokigne	11j
33 Namur / Pied Noir	6j			433 Mont / Dinant	1h
50 Beez	2h				
65 Jambes	45j				
60 Jambes (Souvenir)	1h				
89 Naninne	3j				

(1) Pour le retour, prendre ces bus à la gare des bus  
\* Fréquences par jour (j) ou par heure (h)

**B. POUR ALLER DE LA GARE JUSQU'AU CAMET.**

**À PIED :**

Depuis les quais de la gare, monter les escaliers, suivre la direction Blvd. du Nord, traverser la dalle surplombant les quais, descendre les escaliers au bout de celle-ci, l'entrée du CAMET se trouve devant vous, en bordure du Boulevard du Nord.

Depuis la gare des bus ou la place de la gare, aller jusqu'à la poste (voir plan). Traverser le passage voûté à droite de l'entrée de la Poste, se diriger vers les guichets de la gare et monter les escaliers. Suivre la direction Blvd. du Nord, traverser la dalle surplombant les quais, descendre les escaliers au bout de celle-ci, l'entrée du CAMET se trouve devant vous, en bordure du Boulevard du Nord.

**DIRECTEMENT JUSQU'AU CAMET**

**EN VOITURE :**

Sortie n°14 (Bouge) sur la E411 (Bruxelles à Arlon). Prendre la direction Namur et descendre la Chaussée de Hannut. Au carrefour après le pont du chemin de fer, prendre à droite, sur le Boulevard Cauchy, direction Centre. Au rond-point, prendre à droite direction E411, serrer à droite et passer sous le pont de Louvain. Au rond point, prendre la direction boulevard du Nord et passer sous le tunnel. A la sortie du tunnel, au rond point, prendre à droite. l'entrée du parking se trouve en face de la Prison.

**À PIED + À VÉLO :**

Namur est une ville où il fait bon se balader, alors n'hésitez pas à nous rejoindre à pied.  
Différents itinéraires cyclables reliant la périphérie au centre-ville sont actuellement en cours d'aménagement. Parkings vélos à l'arrivée dans le parking du MET.

Pour obtenir les horaires et les fréquences pendant les congés scolaires et les WE. Maison du TEC: place de la gare à Namur Info TEC :tél. 081/25 35 55, prendre contact avec le TEC et/ou la SNCB. www.tec-namur-luxembourg.tec-wl.be www.sncb.be

Cette fiche a été mise à jour le 18/06/01. Les horaires et fréquences présentés sont susceptibles de subir des modifications au cours du temps

**FICHE D'ACCESSIBILITÉ**

**CAMET**  
Boulevard du Nord 8  
5000 Namur  
081 / 77.20.00

**Situation Géographique**



**Gare :** SNCB, Bus, Améli, SNCB, Bus

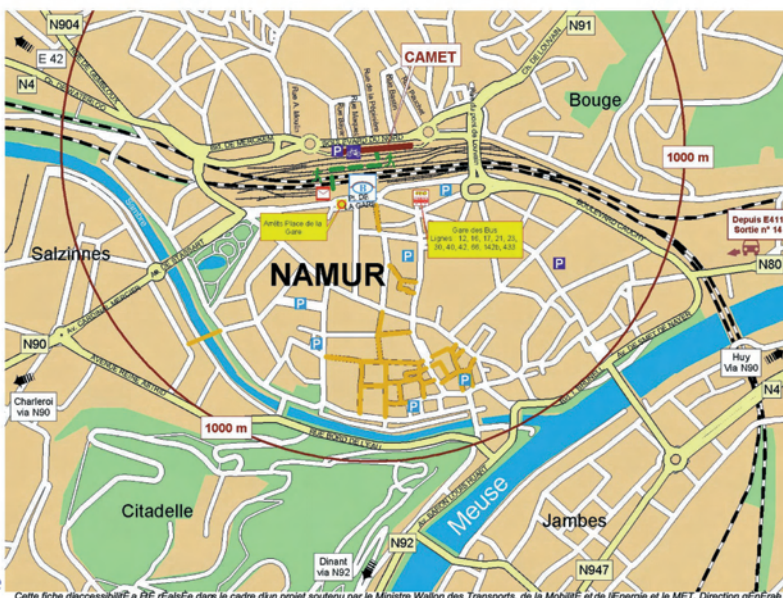
**Parking :** Gratuit, Payant, Handicapé, Vélo

**Divers :** Zoning, Circulaire, Poste, Syndicat d'initiatives

**Itinéraire :** Pédon, Auto, Vélo, Patinoir

**Info pour les PMR :** [Icons for accessibility]

dans le parking du MET à proximité des ascenseurs



Cette fiche d'accessibilité a été réalisée dans le cadre d'un projet soutenu par le Ministre Wallon des Transports, de la Mobilité et de l'Énergie et le MET, Direction Générale des Transports



- **Le Plan de Transport d'Entreprise (PTE) ou Plan de gestion de la mobilité**

Un PTE, c'est l'étude et la mise en œuvre, au niveau d'une entreprise ou d'un groupe d'entreprises, de mesures destinées à réduire l'utilisation de la voiture en solo (autosolisme) pour les déplacements liés à cette ou ces entreprise(s) et à promouvoir les modes de déplacements durables.

Vous pouvez initier cette démarche dans votre entreprise, qui peut créer sa propre cellule de mobilité avec un coordinateur. Sachez aussi qu'une cellule Mobilité a été créée au sein de l'Union Wallonne des Entreprises (cf. «Bon à savoir»: «La cellule Mobilité de Union Wallonne des Entreprises» page 54): elle peut vous aider.

Les actions qui peuvent être envisagées dans une entreprise sont multiples. Par exemple, pour permettre aux gens de venir en transport en commun: fournir leurs horaires, adapter les horaires de travail à ceux-ci; si la desserte n'est pas bonne, demander à ce qu'elle soit améliorée, voire prendre en charge le trajet entre l'entreprise et l'arrêt le plus proche... Pour inciter les gens à venir à vélo: mettre à disposition des stationnements sûrs, d'usage simple et à l'abri des intempéries, aménager des douches, rembourser les déplacements à vélo... Ou encore: mettre en place le covoiturage, envisager le télétravail, etc.

#### **La Cellule Mobilité de l'Union Wallonne des Entreprises (UWE)**

La cellule mobilité de l'UWE a pour rôle de mettre de l'information à la disposition des entreprises qui désirent améliorer la mobilité des personnes et des marchandises. Elle peut aider celles-ci dans la réalisation de leur PTE. ■

Contact: voir adresses utiles.

Les déplacements générés par les employés et les visiteurs — mais aussi par le transport des marchandises — d'une entreprise, peuvent être à l'origine d'un trafic important. Si vous estimez qu'une entreprise contribue aux problèmes que vous avez diagnostiqués, n'hésitez pas à la contacter. Demandez-lui si elle dispose d'un Plan de Transport d'Entreprise (PTE). Parlez lui aussi de la cellule Mobilité de l'UWE.

- **Le carsharing**

La plupart des voitures sont très peu utilisées. En moyenne, une voiture est immobile 23 heures sur 24. Le «carsharing» ou «voiture partagée dans le temps» est un système de location de voiture très perfectionné, souple et économique. Il offre aux utilisateurs un service alternatif et quasi équivalent à la possession d'une voiture privée, les tracas de la propriété en moins (achat, immatriculation, assurances, réparations, entretien, nettoyage, revente...).

Après réservation (par téléphone ou par internet) à la centrale, l'utilisateur se rend à une station — en principe proche de son lieu de travail ou de son domicile — où il pourra disposer d'un véhicule (après identification électronique). Besoin d'une petite voiture urbaine ou d'un monovolume? C'est à vous de choisir! Une facture mensuelle reprend l'abonnement, les distances parcourues et les temps d'utilisation. Le système constitue une complémentarité intéressante avec les transports en commun. Il peut aussi constituer une alternative à l'achat d'une deuxième voiture. Ce système se développe petit à petit...(cf. «Bon à savoir»: «Taxistop» et «Cambio» page 51).

### **3.4. DEMANDER CONSEIL À DES SPÉCIALISTES**

En tant qu'habitant, votre connaissance approfondie des lieux vous place en bonne position pour connaître les besoins de votre rue, de votre quartier... Vos connaissances et les éléments que nous venons de développer, vous permettent d'envisager des propositions pour améliorer la situation. Toutefois, il n'est pas évident de savoir ce qui est effectivement réalisable ou encore quels sont les aménagements qui seraient les plus adaptés. Une fois que vous aurez réalisé le diagnostic de la situation et que vous aurez des idées sur ce qu'il faudrait faire, n'hésitez pas à faire appel à des spécialistes et/ou à vous documenter pour vous aider à aller plus loin (cf. «Bon à savoir»: «Centre de Documentation et de Diffusion en Mobilité (CDDM)» page 55 et les «Pour en savoir plus»).

### Centre de documentation et de diffusion en mobilité (CCDM)

Le CCDM de la Région wallonne a pour missions de:

- mettre à la disposition du public au sens large, des CeM et des acteurs locaux de la mobilité (TEC, SNCB, élus, administrations régionales, intercommunales, associations spécialisées), de l'information ayant trait à la mobilité; et ce via son fond documentaire, ses services de prêt et de recherche documentaire;
- diffuser les publications et autres informations provenant du réseau des CeM;
- proposer des bases de données de personnes et institutions ressources et des initiatives intéressantes en matière de mobilité;
- mettre à disposition des services spécialisés et personnalisés, utiles à une analyse élargie et/ou approfondie des problématiques de la mobilité.

Le centre dispose d'un site (<http://documentation.mobilite.wallonie.be>) qui permet de connaître «en ligne» le catalogue du fond documentaire et les publications du centre et du réseau des CeM qui sont directement téléchargeables. Le site propose également des liens utiles vers d'autres centres de documentation, et permet de rechercher les coordonnées d'autres institutions et personnes ressources dans le domaine de la mobilité. ■

Contact: voir *Liste des adresses utiles*.



## CHAPITRE 4. PRÉSENTER, SUIVRE ET APPUYER UN DOSSIER

4.1. Que mettre dans votre dossier? . . . . .	57
4.1.1. Présentation des requérants	
4.1.2. Présentation du lieu	
4.1.3. Analyse de la situation	
4.1.4. Des propositions de solutions	
4.1.5. Un bref exposé de vos démarches	
4.2. A qui adresser votre dossier? . . . . .	59
4.2.1. A votre commune	
• Au Collège des Bourgmestre et Echevins	
• Aux services et employés communaux	
4.2.2. A la Région	
• Au Ministère de l'Équipement et des Transports	
• Aux Ministres compétents	
4.3. Suivre votre dossier pas à pas . . . . .	60
4.3.1. Conception du projet définitif	
4.3.2. Décision des autorités	
4.3.3. Recherche de fonds	
4.3.4. Demande de permis, enquête publique	
4.3.5. Eventuels déplacements des impétrants et expropriations	
4.3.6. Mise en adjudication des travaux	
4.3.7. Réalisation du projet	
4.4. Pour faire avancer votre dossier . . . . .	62
4.4.1. Participer à la Semaine de la mobilité	
4.4.2. Faire appel à la presse	
4.4.3. Réunir toutes les instances concernées	
4.4.4. S'adresser publiquement aux élus	





## 4. PRÉSENTER, SUIVRE ET APPUYER UN DOSSIER



### 4.1. QUE METTRE DANS VOTRE DOSSIER?

La façon dont vous présenter votre dossier est importante. Il faut qu'à la lecture de ce document les responsables et décideurs comprennent clairement quelle est la nature de la requête que vous leur adressez. Voici, en bref, différents éléments qui peuvent y prendre place. Il est bien évident que chaque cas est spécifique et que certains points ne trouveront peut-être pas leur place dans votre dossier.

#### 4.1.1. PRÉSENTATION DES REQUÉRANTS

La demande peut émaner d'un individu, d'un comité, d'une association. Il est important que les destinataires de votre courrier sachent qui s'adresse à eux. Nous insistons encore sur le fait qu'une demande a souvent plus de poids si elle est portée par plusieurs personnes (cf.: §1 Créer un comité pour une meilleure mobilité).

#### 4.1.2. PRÉSENTATION DU LIEU

Les lieux analysés peuvent être de différentes natures: traversée, carrefour, trottoir, chemin, rue, place, route, quartier, village, ville... Le ou les lieux seront bien entendu nommés. Nous vous proposons de joindre la photocopie d'une carte sur laquelle vous aurez indiqué clairement (par exemple: en surlignant la voirie ou en entourant la ou les zones concernées) les lieux objets de votre analyse.

#### 4.1.3. ANALYSE DE LA SITUATION

Vous pouvez présenter les éléments de votre analyse de la situation (cf. §2.2«L'analyse de la situation point par point») qui vous semblent les plus pertinents, notamment ceux qui vous semblent à l'origine de problèmes. Pour présenter le partage de l'espace et les aménagements, les données récoltées peuvent être portées sur des schémas. Ceux-ci sont d'excellents outils d'aide à la visualisation de l'espace. Les plus classiques sont: les tracés en plan (vue du dessus) et les profils en travers (coupe verticale perpendiculaire à l'axe longitudinal de la voirie). Vous pouvez aussi joindre des photos.

#### Il y a des petits problèmes qui peuvent se régler simplement

Il peut arriver, par exemple, que vous remarquiez un panneau de signalisation arraché, une lampe (éclairage public) qui ne fonctionne plus, que la piste cyclable que vous empruntez devient dangereuse suite au manque d'entretien... Voilà autant de petits problèmes (travaux d'entretien usuel des espaces, de la signalisation, des marquages aux sols...) qu'il suffira le plus souvent de signaler au service responsable pour qu'il remédie à la situation.

Mais attention, il ne faut pas s'attendre à ce que tout rentre directement dans l'ordre. En effet, il faut garder à l'esprit que l'emploi du temps des services techniques est généralement rempli, et ce, longtemps à l'avance.

#### A qui vous adresser?

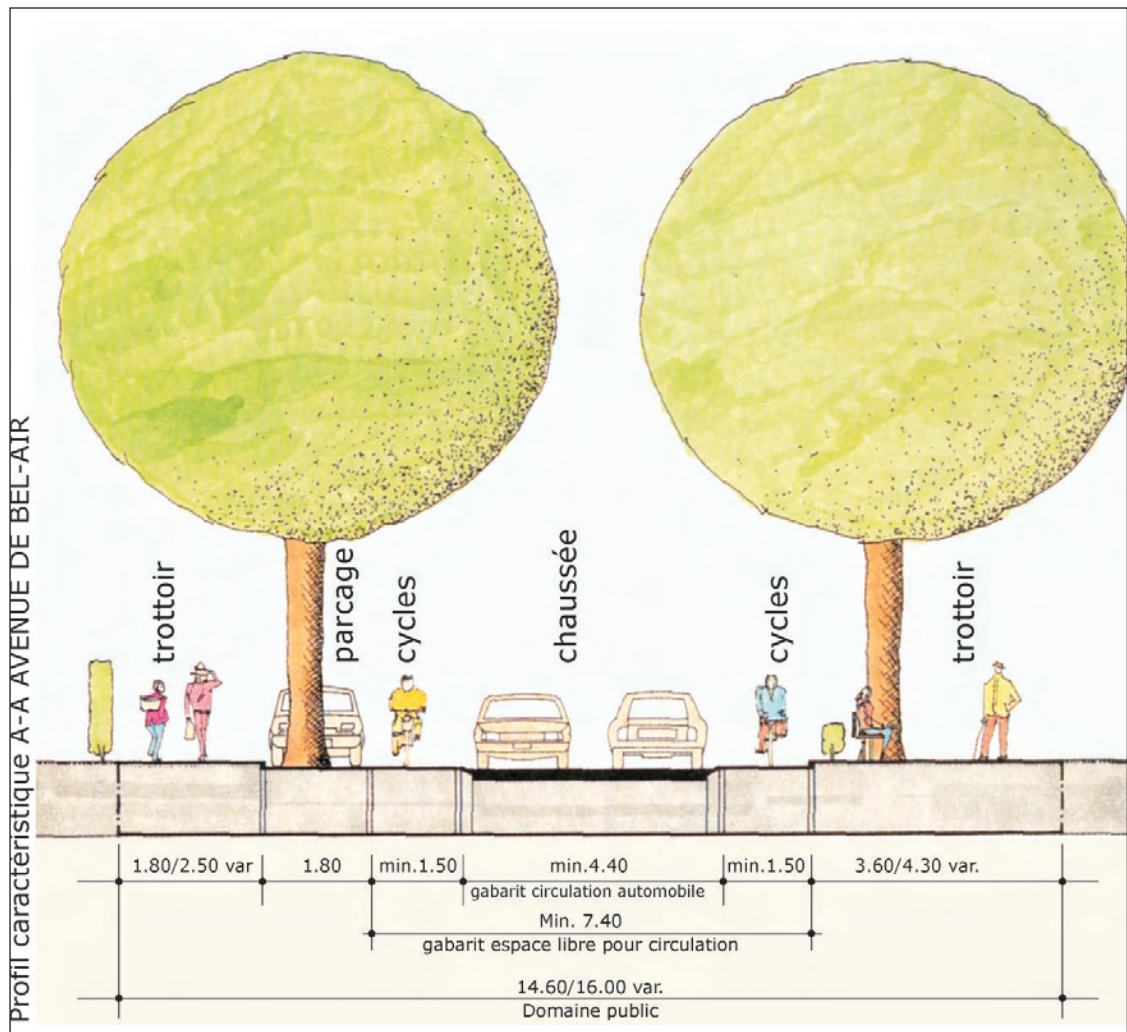
- Dans le cas d'une voirie ou d'un espace communal, aux services:
  - de l'urbanisme,
  - des travaux publics,
  - «trafic» de la police.
- Dans le cas d'une voirie régionale, au responsable de votre Direction Territoriale (cf. Liste d'adresses utiles).

#### Comment vous y prendre?

Vous pouvez commencer par un petit coup de téléphone pour vous assurer que vous vous adressez au bon service et/ou à la bonne personne. Si la personne que vous avez en ligne est la responsable, vous pouvez déjà lui expliquer brièvement vos observations. Si vous êtes sûr d'adresser votre courrier au bon service ou à la bonne personne, il n'est pas nécessaire de téléphoner auparavant. Même si vous avez signalé le problème par téléphone, il est toujours préférable de faire vos remarques ou demandes par écrit pour qu'il existe une trace de votre démarche. Une semaine ou deux après avoir envoyé un courrier, vous pouvez téléphoner pour vous assurer qu'il est bien arrivé et qu'il a été pris en considération. ■







Pour bien présenter le problème, il est important de préciser certains points, tels que:

- son origine (depuis quand le problème existe);
- ses causes;
- les types d'utilisateurs qui sont concernés ou qui pourraient l'être;
- les moments de la journée ou de la semaine où il est présent, s'il est ponctuel.

#### 4.1.4. DES PROPOSITIONS DE SOLUTIONS

Le plus souvent, vous avez imaginé des solutions. Il est alors plus diplomatique de les présenter comme des propositions. S'il est vrai que votre connaissance approfondie des lieux vous met en bonne position pour proposer, il ne faut pas oublier que les problèmes de mobilité sont généralement complexes et que le choix d'une solution nécessite souvent l'avis de différentes personnes ayant des connaissances complémentaires. Si vous avez fait appel à des experts, n'oubliez pas de le mentionner (cf. §3.4: «Demander conseil à des spécialistes»).

Vous avez peut-être remarqué que nous parlons de solutions au pluriel... Il est en effet rare qu'il n'y ait qu'une seule solution. Des différences importantes de budget interviennent généralement entre les options, de même que le temps nécessaire à leur mise en place. Ce sera aux décideurs de choisir. Vous pouvez évidemment faire part de vos préférences.

#### 4.1.5. UN BREF EXPOSÉ DE VOS DÉMARCHES

D'une part, il y a les démarches que vous avez entreprises vis-à-vis des autres usagers: prise en compte de leurs problèmes, prise en compte de leurs avis sur les propositions d'aménagements, création d'un comité... D'autre part, il y a les démarches que vous avez déjà entreprises vis-à-vis des responsables de l'espace: entretiens téléphoniques, courriers, pétitions...

### 4.2. A QUI ADRESSER VOTRE DOSSIER?

#### 4.2.1. A VOTRE COMMUNE

Pour tout problème qui concerne les voiries ou les espaces publics communaux, c'est bien entendu à la commune que vous devez adresser votre dossier. Si les voiries qui vous préoccupent ne sont pas communales (cf.: «Bon à savoir»: «Différents types de voiries et compétences» page 25), nous vous conseillons néanmoins d'envoyer une copie de votre dossier à la commune. Elle sera ainsi au courant de votre démarche. De plus, elle est l'interlocuteur officiel des Ministres et administrations compétents pour les autres voiries traversant la commune. Enfin, elle pourra éventuellement appuyer votre démarche auprès de ces instances.

- **Au Collège des Bourgmestre et Echevins**

Au niveau communal, si vous voulez que votre courrier soit considéré comme une demande officielle, c'est au Collège des Bourgmestre et Echevins qu'il faut l'envoyer. Normalement, vous devriez recevoir une réponse dans les deux mois, voire un simple accusé de réception. Vous pouvez également envoyer une copie à l'Echevin ayant la mobilité dans ses compétences.

- **Aux services et employés communaux**

Normalement, le secrétaire communal redistribue le courrier au service et/ou employés compétents. Si vous estimez important qu'un service et/ou une personne en particulier soi(en)t informé(s) de votre démarche, n'hésitez pas à lui envoyer des copies du dossier (cf. «Bon à savoir»: «Commune et mobilité» page 19).

#### 4.2.2. A LA RÉGION

- **Au Ministère de l'Équipement et des Transports (MET)**

Le MET sera concerné si la voirie en question est une route régionale ou une autoroute (cf. «Bon à savoir»: «Différents types de voirie et compétences» page 25). Vous adresserez alors votre dossier à la Direction Territoriale dont vous dépendez et éventuellement à certaines Directions Générales (cf. «Bon à savoir»: «Région wallonne et mobilité» page 21 et Liste d'adresses utiles).

- **Aux Ministres compétents**

Différents Ministres se partagent les compétences en matière de mobilité et de transport. Ils ne seront pas nécessairement tous concernés par votre dossier; nous vous invitons donc à vous reporter à l'encadré: «Bon à savoir»: «Région wallonne et mobilité» page 21 pour vous aider à définir à qui envoyer votre dossier (cf Liste des adresses utiles).



#### Les pétitions

But: montrer que le projet est soutenu par plusieurs personnes.

Objet: Elle doit présenter de façon claire, brève et univoque ce que les gens vont soutenir en signant. Il faut que l'objet de la pétition soit mentionné sur chaque page de signatures.

Récolte des signatures: porte à porte, déposé dans un lieu de passage (hall des sports, commerces...), ■



#### En cas de danger

Qu'elle qu'en soit la cause, donc notamment en cas de danger lié à des problèmes de mobilité, le Bourgmestre est responsable de la sécurité dans sa commune! ■

## 4.3. SUIVRE VOTRE DOSSIER PAS À PAS

Le cheminement d'un dossier, même s'il est bien suivi par les administrations et qu'il est soutenu par les décideurs politiques, peut être long. Plusieurs années peuvent s'écouler avant qu'un projet ne soit réalisé. Il doit en effet passer par toute une série d'étapes. Nous vous présentons ici les principales. Donnez un petit coup de téléphone de temps en temps aux personnes qui ont le dossier en charge vous permettra de savoir où il en est, et éventuellement d'y apporter des informations complémentaires...

### 4.3.1. CONCEPTION DU PROJET DÉFINITIF

Les experts de l'administration communale ou régionale (MET) établissent les plans du projet. Cette tâche est parfois déléguée à un bureau d'étude extérieur: celui-ci est alors désigné par les autorités.

### 4.3.2. DÉCISION DES AUTORITÉS

Les responsables politiques (Collège des Bourgmestre et Echevins ou Ministre(s) de la Région wallonne) prennent la décision de réaliser ou non le projet.

### 4.3.3. RECHERCHE DE FONDS

Après estimation des coûts du projet (notamment des éventuelles expropriations et déplacement des impétrants), il faut trouver les fonds pour sa réalisation. Il est rare que les administrations compétentes aient les moyens de couvrir tous les frais. Elles font alors appel aux subsides de la Région (cf. «Bon à savoir»:

«Les aménagements subsidiés par la Région wallonne en matière de voirie» page 60).

Les subventions aux communes et aux provinces s'inscrivent généralement dans le cadre des plans triennaux. Ces derniers, comme leur nom l'indique, sont établis tous les trois ans.



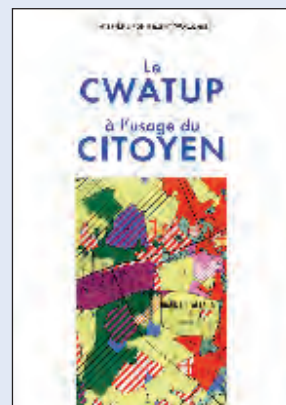
#### Le CWATUP à l'usage du citoyen, publication d'IEW

Qu'est-ce que l'aménagement du territoire? Quels en sont les acteurs? Quel recours avons-nous en cas de non-respect des procédures par les autorités publiques? Comment peut-on obtenir un permis d'urbanisme? Qu'est-ce qu'une étude d'incidences? Qui dispose du droit d'accès à l'information en matière d'environnement?

Quelles sont les infractions et quelles sont les sanctions?

Inter-Environnement Wallonie répond à ces questions dans cette brochure. ■

Contact: voir adresses utiles.



#### Les aménagements subsidiés par la Région wallonne en matière de voirie

La Région wallonne peut couvrir:

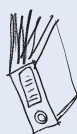
- la création, l'aménagement et l'entretien extraordinaire des voiries, de l'espace public et des parkings (aménagés dans le but de pallier le manque d'aires de stationnement dans les centres urbains), établis sur le domaine public, y compris les accessoires comme le mobilier urbain, la signalisation et les œuvres d'art;
- les aménagements de sécurité routière (zone 30, ...);
- l'acquisition, à l'exclusion du terrain, de biens mobiliers destinés à ces travaux;
- les investissements en matière d'éclairage public. ■

De même, au niveau régional, l'administration programme son budget pour les trois ans à venir; celui-ci est voté annuellement par le Parlement.

Des petits budgets (25.000 €) peuvent parfois être débloqués plus rapidement. Des modifications au programme du plan triennal sont autorisées, mais elles doivent rester exceptionnelles.

#### 4.3.4. DEMANDE DE PERMIS, ENQUÊTE PUBLIQUE

L'obligation de demande d'un permis d'urbanisme est fonction de l'importance des travaux. Le CWATUP (cf.: «Pour en savoir plus»: «Le CWATUP») précise dans quels cas. Il stipule notamment, qu'il est indispensable d'obtenir un permis dès qu'il y a modification sensible du relief du sol (art. 84 §1 7°). Dans les cas qui nous intéressent, étant donné que le demandeur de permis est une personne publique et/ou que les travaux sont d'utilité publique, c'est le Gouvernement Wallon ou le Fonctionnaire Délégué qui délivre le permis (art. 127). Certaines demandes de permis d'urbanisme doivent aussi être soumises à enquête publique pour récolter l'avis de la population (cf. «Bon à savoir»: «L'enquête publique» page 61). C'est le cas notamment pour les demandes de permis qui nécessitent l'ouverture de nouvelles voies de communication ou la modification de la voirie communale existante (modification de l'assiette — profil en travers) (art. 128) ou qui portent sur la voirie publique de la Région relevant du Réseau Interurbain ou «RESI» (art. 330).



**Espace Environnement** a réalisé notamment des fiches sur l'urbanisme et l'enquête publique. ■  
*Contact: voir adresses utiles.*

#### Le CWATUP



C'est dans le Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine que l'on trouve la législation se rapportant à l'aménagement du territoire wallon.  
Vous pouvez obtenir gratuitement le CWATUP à la DGATLP ou le consulter sur le site juridique de la Région wallonne ([www.wallex.be](http://www.wallex.be)). ■  
*Contact: voir adresses utiles.*

#### L'enquête publique

Son but est d'informer la population, et en particulier les riverains, d'un projet d'aménagement et de permettre à chacun d'émettre son avis ou ses observations sur celui-ci. L'enquête est ouverte à tous. Elle est gratuite.

C'est l'administration qui est chargée de l'organiser. Elle est annoncée par voie d'affiches aux abords du site qui fait l'objet de la demande, et aux valves de la commune. Elle dure au moins 15 jours. Durant l'enquête, chacun peut consulter le dossier à la maison communale. Des explications techniques peuvent alors être demandées à un fonctionnaire.

Les remarques ou objections peuvent être adressées par écrit au Collège des Bourgmestre et Echevins durant les délais de l'enquête (par simple courrier). Elles peuvent également être formulées par écrit ou oralement lors de la séance de clôture qui est organisée à la commune le dernier jour de l'enquête.

Dans certains cas (art. 341), une réunion de concertation doit être organisée si l'administration reçoit plus de 25 réclamations.

Attention: pour la prise en compte du nombre de réclamations, le CWATUP reconnaît uniquement les signatures apposées sur des lettres individuelles et non celles reprises sur une pétition collective. ■



### Actes et travaux dispensés du permis d'urbanisme

Suivant le CWATUP (Art.262, 9° sur le domaine de la voirie publique), certains travaux sont dispensés du permis d'urbanisme; parmi lesquels:

- le renouvellement des fondations et du revêtement des chaussées, bernes, bordures et trottoirs (conditions particulières: chaussée n'excédant par 7,00 m; pas d'élargissement de l'assiette; pas de modification du profil en travers);
- les aménagements provisoires de voirie (conditions particulières: durée max. de 2 ans);
- les travaux d'aménagement des espaces réservés aux piétons, personnes à mobilité réduite ou cyclistes et visant l'agrandissement local de ces espaces, l'amélioration de leur aspect esthétique ou la sécurité des usagers;
- le placement et renouvellement de petit mobilier urbain;
- le placement, déplacement ou enlèvement des dispositifs ou éléments suivants:
  - signalisation;
  - dispositifs fixes ou mobiles limitant circulation ou stationnement;
  - dispositifs de stationnement pour véhicules à deux roues;
  - dispositifs d'éclairage public;
  - ralentisseurs de trafic;
  - dispositifs d'exploitation des voies et des lignes de transport en commun;
- établissement ou modification de la signalisation au sol. ■

#### 4.3.5. EVENTUELS DÉPLACEMENTS DES IMPÉTRANTS ET EXPROPRIATIONS

Il peut arriver que les (re)aménagement nécessitent le déplacement de lignes électriques, téléphoniques, de canalisations d'eau, ou encore de l'égouttage... Ces travaux doivent généralement être entrepris avant le projet lui-même.

Si, le projet est implanté sur des propriétés non communales, il faudra aussi procéder à l'expropriation des propriétés privées.

#### 4.3.6. MISE EN ADJUDICATION DES TRAVAUX

Une fois toutes ces étapes franchies, l'administration en charge du projet procède à la mise en adjudication des travaux, afin de choisir l'entreprise qui les réalisera.

#### 4.3.7. RÉALISATION DU PROJET

Lorsque les fonds ont été trouvés, le(s) permis accordé(s), l'autorité compétente peut attribuer les travaux et passer à la réalisation du projet.

### 4.4. POUR FAIRE AVANCER VOTRE DOSSIER

Il est normal qu'il faille attendre avant qu'un projet ne soit réalisé, vu le nombre d'étapes que doit franchir le dossier. Patience! Mais il peut aussi arriver que votre dossier ne soit pas pris en considération ou qu'il rencontre des résistances. Dans ce cas, il existe différentes façons de le faire connaître. En voici quelques unes, auxquelles ont couramment recours les comités qui s'attachent aux problèmes de mobilité ou de qualité de vie. Si vous avez besoin d'aide, n'hésitez pas à faire appel à IEW: des personnes formées en mobilité et en aménagement du territoire vous aideront à soutenir votre projet (cf. «Bon à savoir»: «Inter-Environnement Wallonie» page 63). Le GRACQ (cf. «Bon à savoir»: «le GRACQ» page 46) vous soutiendra dans vos demandes en faveur des cyclistes et GAMHA (cf. «Bon à savoir»: «GAMHA» page 42) pour celles en faveur des piétons et PMR. Vous pouvez aussi faire appel à d'autres associations



## INTER-ENVIRONNEMENT WALLONIE ASBL

IEW est une fédération qui réunit aujourd'hui plus de 150 associations et comités, actifs dans les domaines les plus divers: conservation de la nature, aménagement du territoire, pollutions industrielles, agriculture, transports, mobilité, énergie... L'objectif prioritaire d'IEW est d'intégrer l'environnement dans toutes les politiques sectorielles, à côté des dimensions sociale, économique et culturelle. Une équipe pluridisciplinaire informe, forme, remet des avis, aide les associations et comités dans leurs démarches...

IEW vous propose:

- des informations, des conseils et de la documentation dans les sujets traités par la fédération,
- des publications,
- un périodique,
- des formations.

La cellule MoTEUR! (Mobilité, Transport, Energie: Usages Rationnels!) d'IEW propose aux comités se consacrant à la mobilité:

- des informations, des conseils et de la documentation;
- une présentation de ce qu'est la mobilité (historique, situation actuelle et perspective);
- de l'aide pour soutenir ou défendre les projets qui visent à améliorer la mobilité et l'accessibilité;
- de participer à la Semaine de la Mobilité, ainsi qu'à la journée européenne «En ville, sans ma voiture!»;
- une lettre d'information et un agenda des manifestations dans les domaines de la Mobilité, du Transport et de l'Energie: l'Hebdomadaireke. Vous pouvez le télécharger ou vous abonner sur le site, c'est gratuit! ■

Contact: voir adresses utiles



Inter-  
Environnement  
Wallonie

### 4.4.1 PARTICIPER À LA SEMAINE DE LA MOBILITÉ

La Semaine de la Mobilité existe en Région wallonne depuis 2000. Chaque année, elle se passe en septembre autour de la journée européenne «En ville, sans ma voiture!» qui a lieu le 22 de ce mois et du WE «Train-Tram-Bus». La Semaine de la Mobilité est organisée à l'initiative du Ministre de la Mobilité, des Transports, et de l'Energie, et coordonnée par IEW (cf. Liste d'adresses utiles).

Sont invités à participer à la Semaine de la Mobilité: les comités, les associations, les écoles, les villes, les communes, les entreprises et toute autre collectivité. Il leur est proposé de tester au cours de cette semaine des aménagements pour voir s'ils permettent de résoudre les problèmes de mobilité rencontrés et/ou de s'essayer à une mobilité plus durable.

Dans le cadre de la Semaine de la Mobilité, plusieurs associations spécialisées dans le développement des modes de déplacement doux et dans le réaménagement de l'espace public soutiennent les projets des participants. Elles leur proposent des formations et des outils techniques. Elles assurent également un soutien des projets, lors de la préparation et de la mise en œuvre, mais aussi après septembre afin de pérenniser les projets ayant fait leurs preuves durant la Semaine. L'objectif principal de cette initiative est que les citoyens deviennent de véritables acteurs de la mobilité et qu'ils puissent engager un dialogue constructif avec les autorités locales et régionales afin d'améliorer leur qualité de vie. Il apparaît tout à fait indiqué d'y participer! L'organisation de la Semaine commence déjà en hiver, l'appel à projet est généralement lancé en février ou en mars. Soyez attentifs!



Défendre notre cadre de vie, améliorer la mobilité, sont des tâches de longue haleine où ceux qui ne se découragent pas finissent par l'emporter. ■

### Testé et approuvé durant la Semaine de la Mobilité Durable



Les habitants de ce petit village ont créé en 1999 un comité «sécurité routière» suite à une action de parents d'élèves soulevant les problèmes de sécurité aux abords de l'école. Ce comité, qui n'a pas froid aux yeux, décide de prendre en compte la sécurité sur l'ensemble du village. Afin d'élargir le groupe, il met aussi en place une collaboration avec la maison des jeunes et les enfants de l'école...Ceux-ci réaliseront, notamment, des panneaux bariolés pour sensibiliser les automobilistes.

En 2000, il participe à la Semaine de la Mobilité et teste une «Zone 30» sur tout le village. Après la semaine de test, une consultation populaire révèle que la population est globalement favorable. La commune l'est également et envisage la pérennisation de l'expérience. En 2001, le comité participe à nouveau à la Semaine de la Mobilité et teste alors la mise en zone résidentielle du centre du village. Le test rencontre une fois encore l'approbation de la population. De son côté, la commune a entrepris les démarches nécessaires pour que cette zone reste résidentielle. Que nous réservent-ils pour 2002? ■

#### 4.4.2. FAIRE APPEL À LA PRESSE

La presse est un moyen couramment utilisé par le milieu associatif pour faire pression sur le pouvoir politique. En effet, les politiques qui ont en main les décisions sont particulièrement sensibles à leur image, et cette image doit beaucoup à la presse.

Il faut savoir que la presse s'intéresse à ce qui est nouveau (nouvelle information sur le sujet, avancement du dossier...) et à l'événement (action spectaculaire). Les événements, vous pouvez les créer: c'est une bonne façon d'attirer la presse et ainsi de faire connaître vos revendications.

En mobilité, il s'agit le plus souvent de problèmes locaux: c'est donc la presse locale qui sera, sauf exception, sollicitée.

Lorsque vous passez par la presse, il faut essayer de donner l'information à tous les médias en même temps. En effet, si vous donnez l'info à un seul journaliste pour qu'il ait un «scoop», seul son journal la répercutera, les autres n'y trouvant généralement plus d'intérêt une fois l'info divulguée. De même, il faut veiller à prévenir les radios et télévisions locales ou régionales.

Il est primordial que vous soyez certains de l'information que vous donnez, sans quoi vous risquez de perdre toute crédibilité.

- **Communiqué de presse**

On appelle «communiqué de presse» les documents que l'on fait parvenir à la presse pour les informer. Ceux-ci doivent être brefs (une page), clairs et complets. Idéalement, ils doivent être rédigés de telle sorte qu'ils puissent être publiés intégralement.

- **Conférence de presse**

Une conférence de presse consiste à inviter les journalistes (invitation 3-4 jours avant la date espérée de parution). On l'envisage soit lorsque le sujet a un caractère visuel et/ou événementiel, soit parce que le sujet est complexe et/ou a un caractère polémique. On l'organise généralement en deux temps. Premier temps: exposé du sujet; deuxième temps: questions/réponses. Le plus souvent, on prépare un dossier de presse (résumé de quelques pages du sujet, présentation de votre position argumentée, des photos, cartes...) à remettre aux journalistes. Il permet de leur éviter de devoir tout noter et de fournir l'information aux absents.

Lorsque vous avez fait appel à la presse, il faut continuer à suivre le dossier. Il ne faut surtout pas croire que c'est gagné parce que la presse a bien couvert l'événement: c'est au contraire le moment d'agir, d'aller rencontrer les responsables politiques...

#### 4.4.3. RÉUNIR TOUTES LES INSTANCES CONCERNÉES

Il peut arriver que les différentes personnes (et/ou instances) auxquelles vous avez fait parvenir votre dossier se rejettent la responsabilité de la situation, ou encore disent qu'elles ne peuvent prendre aucune décision seules. Dans ces cas, il peut être intéressant de mettre ces différentes personnes autour d'une même table. Les citoyens requérants devront bien entendu aussi y être représentés (il est préférable que vous choisissiez un ou deux représentants plutôt que d'être tous présents). Le CeM de votre commune devrait pouvoir vous aider à organiser ce type de réunion.

Si la discussion s'annonce ardue, il peut être opportun de faire appel à un médiateur pour assurer la gestion de la réunion. Lors de ce type de rencontre il est en effet primordial que chacun ait sa place et que l'avis de chacun soit pris en compte. La présence d'un médiateur permet d'éviter de dériver vers l'abus de pouvoir (si l'élu a plein pouvoir et décide seul), le lobbying (si l'associatif ou les citoyens dominant dans le processus) ou la technocratie (si le rôle des techniciens est exagérément dominant).

##### Une fois tous autour de la table, ils se sont mis d'accord

Ce comité, après avoir attendu un an que la commune passe pour prendre connaissance de la situation, s'est entendu dire que le cas relevait des compétences du MET. Il a alors pris contact avec le MET qui a répondu qu'il ne pourrait rien décider sans connaître l'avis des TEC. Le comité voulait bien entendu que son avis soit aussi pris en considération. Conscient de ne pas maîtriser tous les enjeux de la sécurité routière, il voulait également avoir l'avis d'experts extérieurs (IBSR)... Les échanges de courrier n'ont mené à rien. Le comité a alors décidé de réunir toutes ces personnes autour d'une même table... Deux réunions ont suffi pour trouver une solution acceptable par tous! ■



#### 4.4.4. S'ADRESSER PUBLIQUEMENT AUX ÉLUS

Lorsque la réponse des politiques ne vous satisfait pas ou si l'on ne vous a pas répondu, il est peut-être profitable de poser publiquement les questions. Mettre les problèmes sur la place publique est en effet un moyen de faire pression, et d'obliger les hommes politiques à réagir.

##### • Lettre ouverte dans la presse

La lettre ouverte se présente comme un courrier adressé à la personne concernée (Echevin, Bourgmestre, Ministre...). Elle est envoyée à la presse pour être insérée dans le journal. Les lecteurs des journaux n'étant pas nécessairement informés de la situation, il faudra veiller à réexpliquer le contexte, vos démarches...

##### • Interpellation au Collège

Dans certaines communes, il est donné l'occasion aux citoyens de poser des questions aux Bourgmestre et Echevins en début ou en fin de Conseil communal. Dans ce cas, vous pouvez vous rendre vous-même au Conseil et poser vos questions; sinon, vous devrez demander à un Conseiller communal qu'il pose votre question au Bourgmestre ou à l'Echevin compétent.

##### • Question parlementaire

Si le responsable politique du problème qui vous concerne est un Ministre régional, vous pouvez demander à un membre du Parlement (de votre région et/ou sensible au problème) de poser des questions parlementaires (orales en séance ou écrites) au Ministre compétent.

**Evitez l'agressivité et l'hostilité; les résultats s'obtiennent plus facilement dans une ambiance positive... il faudra trouver des compromis!**

# LISTE D'ADRESSES UTILES

## AU NIVEAU FÉDÉRAL

### ■ Gouvernement

Pour connaître les compétences des ministres et les adresses de leur cabinet:

<http://www.fgov.be>

☎ 02 287 41 11

### ■ Ministère des Communications et de l'Infrastructure (MCI)

#### *D.1 Direction Sécurité de la circulation*

Résidence Palace - Bloc, 4<sup>ème</sup> étage

rue de la Loi, 155

1040 Bruxelles

☎ 02 287 44 11

### ■ Société Nationale des Chemins de fer Belges (SNCB)

rue de France, 85

1060 Bruxelles

☎ 02 525 21 11

#### *Pour les horaires*

☎ 02 528 28 28

<http://www.sncb.be>

#### *Médiateur auprès de la SNCB*

Cantersteen, 4

1000 Bruxelles

☎ 02 525 40 01 (fr)

☎ 02 525 40 02 (d)

<http://www.b-rail.be/ombudsman/F/>

## AU NIVEAU DE LA RÉGION WALLONNE

### ■ Gouvernement

Pour connaître les compétences des ministres et les adresses de leur cabinet:

☎ 0800 11 901 (appel gratuit)

<http://www.gov.wallonie.be>

### ■ Ministère wallon de l'équipement et des transports (MET)

#### *Directions Générales*

<http://met.wallonie.be>

#### *D.G.1 Direction Générale des Autoroutes et des Routes*

Marc Lemlin, Directeur général

boulevard du Nord, 8

5000 Namur

☎ 081 77 26 08

Mail: [mlemlin@met.wallonie.be](mailto:mlemlin@met.wallonie.be)

#### *D.112 Direction du Trafic et de la Sécurité Routière*

Michel Peeters, Directeur

boulevard du Nord, 8

5000 Namur

☎ 081 77 27 19

Mail: [mpeeters@met.wallonie.be](mailto:mpeeters@met.wallonie.be)

#### *D.G.3 Direction Générale des Transports*

Jacques Diez, Directeur général

boulevard du Nord, 8

5000 Namur

☎ 081 77 30 75

Mail: [jdiez@met.wallonie.be](mailto:jdiez@met.wallonie.be)

#### *D.311 Direction des études et de la programmation*

Dominique Van Duyse, Directeur

boulevard du Nord, 8

5000 Namur

☎ 081 77 31 21

Mail: [dvanduyse@met.wallonie.be](mailto:dvanduyse@met.wallonie.be)

Pour les commandes de publication :

Centre de diffusion de la Direction de la Communication –D. 002

rue des Pieds d'Alouettes, 8

5100 Namur

☎ 081 40 84 80

## ***Directions Territoriales***

### ***D.131 Direction des Routes de Namur***

Zdenek Kral, Directeur  
avenue Gouverneur Bovesse, 37  
5100 Jambes  
☎ 081 32 09 11  
Mail: zkral@met.wallonie.be

### ***D.132 Direction des Routes de Luxembourg***

Jean Cornet, Directeur  
avenue Nothomb, 52-54  
6700 Arlon  
☎ 063 24 70 11  
Mail: jcornet@met.wallonie.be

### ***D.141 Direction des Routes de Mons***

Raymond Debroux, Directeur  
rue Joncquois, 118  
7000 Mons  
☎ 065 37 92 11  
Mail: rdebroux@met.wallonie.be

### ***D. 142 Direction des Routes de Charleroi***

Raymond Debroux, Directeur  
rue de l'écluse, 22  
6000 Charleroi  
☎ 071 63 12 00  
Mail: rdebroux@met.wallonie.be

### ***D. 143 Direction des Routes du Brabant Wallon***

Claude Monette, Directeur  
avenue de Vezprem, 3  
1340 Ottignies  
☎ 010 43 06 00  
Mail : cmonette@met.wallonie.be

### ***D. 151 Direction des Routes de Liège***

André Delmarcelle, Directeur  
avenue Blonden, 12-14  
4000 Liège  
☎ 04 229 75 75  
Mail: adelmarcelle@met.wallonie.be

### ***D.152 Direction des Routes de Verviers***

Claude Warnon, Directeur  
rue Xhavée, 62  
4800 Verviers  
☎ 087 32 31 31  
Mail: cwarnon@met.wallonie.be

## ■ **Ministère de la Région wallonne Direction Générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et de Patrimoine (DGATLP)**

rue des Brigades d'Irlande, 1  
5100 Namur  
☎ 081 33 21 11  
<http://mrw.wallonie.be/dgatlp/dgatlp>

## ■ **Ministère de la Région wallonne Direction Générale des Pouvoirs Locaux (DGPL)**

### ***Division des Infrastructures Routières Subsidiées***

Résidence Concorde  
rue Van Opré, 91  
5100 Namur  
☎ 081 32.37.11  
Mail: dgpl@mrw.wallonie.be

## ■ **Ministère de la Région Wallonne Direction Générale des Ressources Naturelles et de l'Environnement (DGRNE)**

avenue Prince de Liège, 15  
5100 Namur  
☎ 081 33 50 50  
Mail: cdelbeuck@mrw.wallonie.be  
<http://mrw.wallonie.be/dgrne>

### ***Médiateur de la Région wallonne***

Frédéric Bovesse, Médiateur  
avenue du Gouverneur Bovesse, 74  
5100 Namur  
☎ 081 32 19 11  
☎ gratuit: 0800 19 199  
Mail: courrier@mediateur.wallonie.be  
<http://mediateur.wallonie.be>

## ■ **Société Régionale Wallonne de Transport (SRWT)**

Jean-Claude Phlypo, Administrateur général  
av. Gouverneur Bovesse, 96  
5100 Jambes  
☎ 081 32 27 11  
<http://www.tec-wl.be>



**TEC Charleroi**

place des Tramways, 9  
6000 Charleroi  
☎ 071 23 41 15  
<http://www.tec-charleroi.be>

**TEC Brabant Wallon**

chaussée de Bruxelles, 152  
1400 Nivelles  
☎ 067 21 31 08  
<http://www.tecbw.com>

**TEC Namur-Luxembourg**

avenue Stassart, 12  
5000 Namur  
☎ 081 72 08 11

**TEC Hainaut**

place Léopold, 9a  
7000 Mons  
☎ 065 38 88 11

**TEC Liège-Verviers**

rue du Bassin, 119  
4030 Grivegnée  
☎ 04 361 91 11  
<http://www.liegeonline.be/tec/>

**ASSOCIATIONS****Association des Parents pour la Protection des Enfants sur les Routes (APPER)**

rue Jean Vercheval, 40  
4040 Herstal  
☎ 04 264 25 37

**Cambio**

Frédéric Van Maldeghem  
rue de la Limite, 49  
1300 Wavre  
☎ 010 23 58 01  
Mail: [informations@cambio.be](mailto:informations@cambio.be)  
<http://www.cambio.be>

**Chemin du Rail**

Valorisation des anciennes voies ferrées  
pour le trafic lent  
rue Blondeau, 1  
5000 Namur  
☎ 081 22 42 56

**Ecole Wallonne des Moniteurs de Vélo Ecole (EWMV)**

Maison des Cyclistes de Namur  
rue Muszet, 16  
☎ 081 81 38 48  
Mail: [ewmv@wanadoo.be](mailto:ewmv@wanadoo.be)

**Espace Environnement**

rue de Montigny, 29  
6000 Charleroi  
☎ 071 300 300  
Mail: [espace@brutele.be](mailto:espace@brutele.be)  
<http://www.espace-environnement.be>

**Fondation Rurale de Wallonie (FRW)**

avenue Reine Astrid, 14  
5000 Namur  
☎ 081 26 18 82  
Mail: [contact@frw.be](mailto:contact@frw.be)  
<http://www.frw.be>

**Fondation Roi Baudouin (FRB)**

rue Brederode, 21  
1000 Bruxelles  
☎ 02 511 18 40  
Mail: [infonet@kbs-frb.be](mailto:infonet@kbs-frb.be)  
<http://www.kbs-frb.be>

**GAMAH**

rue du Grand Champ, 4  
5380 Noville-les-Bois  
☎ 081 83 02 35  
Mail: [contact@gamah.org](mailto:contact@gamah.org)  
<http://www.gamah.be>

**GRACQ**

Maison des Cyclistes de Namur  
rue Muszet, 16  
5000 Namur  
☎ 081 81 38 48  
Mail: [maisondescyclistes.namur@skynet.be](mailto:maisondescyclistes.namur@skynet.be)  
<http://www.gracq.org>

**Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR)**

chaussée de Haecht, 1405  
1130 Bruxelles  
☎ 02 244 15 11  
Mail: [info@ibsr.be](mailto:info@ibsr.be)  
<http://www.ibsr.be>

**Institut National de Statistique (INS)**

rue de Louvain,44  
1000 Bruxelles  
☎ 02 548 62 11  
<http://www.statbel.fgov.be>

**Inter-Environnement Wallonie (IEW)**

boulevard du Nord, 6  
5000 Namur  
☎ 081 25 52 80  
<http://www.iewonline.be>

**La Vélo-Ecole des Familles**

rue Keuwet, 4  
7100 La Louvière  
☎ 064 37 16 96  
Mail: [velo-ecole@liguedesfamilles.be](mailto:velo-ecole@liguedesfamilles.be)

**Ligues des Familles**

Conseil en Aménagement pour les Familles (CAF)  
Comité de déplacement des familles (CDF)  
rue du Trône, 127  
1050 Bruxelles  
☎ 02 507 72 57  
Mail: [mobilite@liguedesfamilles.be](mailto:mobilite@liguedesfamilles.be)  
<http://www.liguedesfamilles.be>

**Plain-Pied**

rue du Grand Champ, 4  
5380 Z.I. Noville-les-Bois  
☎ 081 83 02 35  
Mail: [contact@plain-pied.org](mailto:contact@plain-pied.org)  
<http://www.plain-pied.org>

**Pro Velo**

rue de Londres, 15  
1050 Bruxelles  
☎ 02 502 73 55  
Mail: [provelo@skynet.be](mailto:provelo@skynet.be)  
<http://www.provelo.org>

**Réseau IDée**

(recensement d'outils pédagogiques)  
rue Royale, 266  
1210 Bruxelles  
☎ 02 286 95 70  
Mail: [info@reseau-idee.be](mailto:info@reseau-idee.be)  
<http://www.reseau-idee.be>

**Solidarité Navetteurs**

place Albert I<sup>er</sup>, 25  
6440 Froidchapelle  
☎ 060 21 95 61  
Mail: [solidaritenavetteurs@skynet.be](mailto:solidaritenavetteurs@skynet.be)

**Taxistop**

rue Fossé aux Loups, 28  
1000 Bruxelles  
☎ 02 227 93 03  
Mail: [fvm@taxistop.be](mailto:fvm@taxistop.be)  
<http://www.taxistop.be/covoiturage>

**Union Wallonne des Entreprises (UWE)**

Cellule Mobilité  
chemin du Stockoy, 1-3  
1300 Wavre  
☎ 010 48 94 08  
Mail: [mobilite@uwe.be](mailto:mobilite@uwe.be)

**MAISON DES CYCLISTES EN WALLONIE****Liège**

rue de Gueldre, 3  
4000 Liège  
☎ 04 222 99 54  
Mails: [liege@provelo.org](mailto:liege@provelo.org)  
[maisondescyclistes.liege@belgacom.net](mailto:maisondescyclistes.liege@belgacom.net)

**Charleroi**

rue Grand Central, 57  
6000 Charleroi  
☎ 071 53 58 50  
Mail: [charleroi@provelo.org](mailto:charleroi@provelo.org)

**Namur**

rue Muszet,16  
5000 Namur  
☎ 081 81 38 48  
Mail: [maisondescyclistes.namur@skynet.be](mailto:maisondescyclistes.namur@skynet.be)

## CENTRE DE DOCUMENTATION

### **Centre de Documentation et de Diffusion en Mobilité**

boulevard du Nord 8,  
5000 Namur  
☎ 081 77 31 25  
Mail: [centre-doc@met.wallonie.be](mailto:centre-doc@met.wallonie.be)  
<http://documentation.mobilite.wallonie.be>

## LES CeM

### **Réseau des Conseillers en Mobilité**

Isabelle Dullaert  
Gestionnaire du Réseau des Conseillers en Mobilité  
MET — D311  
boulevard du Nord, 8  
5000 Namur  
☎ 081 77 31 26  
Mail: [idullaert@met.wallonie.be](mailto:idullaert@met.wallonie.be) ou  
[reseau-cem@met.wallonie.be](mailto:reseau-cem@met.wallonie.be)

## BIBLIOGRAPHIE - OUVRAGES UTILES

- Aménager les espaces publics, DGPL, 1995.
- Bruxelles mobile du croquis à l'espace de vie, Inter-Environnement Bruxelles, 1999.
- Bruxelles voulue par ses habitants: guide des citoyens actifs, Inter-Environnement Bruxelles, 1995.
- Code de bonne pratique des aménagements cyclables, Pro Vélo, 2000.
- CWATUP (Code Wallon de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme et du Patrimoine), DGATLP.
- Coup d'œil sur les voiries wallonnes, Institut Belge pour la Sécurité Routière, 2000.
- De la route à la rue en milieu rural, mobilité et sécurité routière, outil de développement rural, Institut Belge pour la Sécurité Routière, 1998.
- Des cheminements piétons accessibles, confortables et sécurisants pour tous, GAMAH, 1999.
- Evaluation d'aménagements réalisés sur voiries communales en Région wallonne - Méthodologie de conception, Institut pour la Sécurité Routière, 1997.
- Elaboration et application d'un set d'indicateurs pour un développement durable des transports en Belgique, CEESE (ULB).
- Guide d'information sur la charte de la mobilité communale, MET.
- Guide du ramassage scolaire, Pro Vélo, 2000.
- Guide pour les animateurs de conseils communaux d'enfants pour l'exploitation des thèmes «sécurité routière» et «mobilité», IBSR, 1998.
- Justice: ouvrir les voies, Inter-Environnement Wallonie, 2001.
- La mobilité revue et corrigée: mode d'emploi à l'usage des associations et des habitants pour réécrire l'espace public, Inter-Environnement Bruxelles, 1996.
- La participation citoyenne dans les plans communaux de mobilité, MET, 2001.
- La rue, un espace à mieux partager, Amarcande, Paris, 1991.
- La Semaine de la Mobilité Durable: documentation générale, Inter-Environnement Wallonie.
- Le CWATUP à l'usage du citoyen, Inter-Environnement Wallonie, 1999.
- Le droit d'accès à l'information, Inter-Environnement Wallonie, 2000.
- Le guide des citoyens actifs, Inter-Environnement Bruxelles, 1995.
- Le plan Communal de Mobilité: évaluation de projets-pilotes wallons, méthode de conception, IBSR, 1997.
- Les trottoirs en région de Bruxelles-capitale, Fondation Roi Baudouin, 1998.
- Mobilité durable en région wallonne, GRACQ, 2001.
- Passages pour piétons non protégés par des signaux lumineux de circulation - Recommandations pour les gestionnaires de voirie, IBSR, Département Recherche et Conseil, 1998.
- Pistes et outils pour une gestion durable des déplacements domicile-travail, Service fédéraux des affaires Scientifiques, Techniques et Culturelles (SSTC).
- Politique communale de sécurité routière, IBSR, Ministère des Communications et de l'Infrastructure, 1993.
- Politique communale de stationnement, IBSR.
- Traversées piétonnes - Recommandations pour une infrastructure favorable aux piétons, IBSR.
- Quartiers de vie: dossier d'infos, Fondation Roi Baudouin.
- Votre commune peut devenir une commune cyclable! Pourquoi et comment? GRACQ, La Maison des cyclistes.
- Zone 30, une nouvelle approche, IBSR



# ABRÉVIATIONS

- CCAT:** Commission Consultative d'Aménagement du Territoire
- CDDM:** Centre de Documentation et de Diffusion en Mobilité
- CeM:** Conseiller en Mobilité
- CRAT:** Commission Régionale d'Aménagement du Territoire
- CWATUP:** Code Wallon de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine
- DGATLP:** Direction Générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine
- DGPL:** Direction Générale des Pouvoirs Locaux
- EWMV:** Ecole Wallonne des Moniteurs de Vélo-école
- FRW:** Fondation Rurale de Wallonie
- FRB:** Fondation Roi Baudouin
- IBSR:** Institut Belge pour la Sécurité Routière
- INS:** Institut National des Statistiques
- IEW:** Inter-Environnement Wallonie
- GAMAH:** Groupe d'Action pour une Meilleure Accessibilité aux Personnes Handicapées
- GRACQ:** Groupement de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens
- NIMBY:** Not in My Back Yard («pas dans le fond de mon jardin»)
- MET:** Ministère wallon de l'Équipement et des Transports
- MRW:** Ministère de la Région Wallonne
- PCM:** Plans Communaux de Mobilité
- PMR:** Personne à Mobilité Réduite
- PTE:** Plan de Transport d'Entreprise
- PV:** Procès-verbal
- RAVeL:** Réseau Autonome des Voies Lentes
- RESI:** Réseau Inter Urbain
- SNCB:** Société Nationale des Chemins de Fer Belges
- SRWT:** Société Régionale Wallonne de Transport
- SUL:** Sens Unique Limité
- TEC:** Transports en commun
- UWE:** Union Wallonne des Entreprises
- V85:** vitesse non dépassée par 85% des véhicules

**L**a réalisation de ce guide a été motivée par une idée "théoriquement" simple et communément admise dans tous les discours: les choix de société ne peuvent se passer de participation citoyenne !

Et, cette participation a tout à gagner en s'organisant à une échelle humaine et aisément accessible: le niveau local.

Cependant, la pratique quotidienne d'associations comme Inter-Environnement Wallonie révèle, d'une part que les citoyens manquent cruellement d'outils pour s'organiser et faire valoir leurs droits à une qualité de vie, et d'autre part que cette revendication toute légitime a le plus de chance d'être entendue si elle se fait en collaboration avec les instances publiques adéquates.

**L**a mobilité est devenue un domaine dans lequel ce principe de participation est d'autant plus nécessaire qu'elle touche tous les citoyens dans leur liberté individuelle et qu'elle amène donc à de grands débats et choix de société. Les citoyens sont en effet de plus en plus conscients de la perte de qualité de vie liée à une utilisation non rationnelle des transports de personnes et de marchandises.



**S**i vous êtes en possession de ce guide, c'est que vous êtes probablement interpellés par ces questions. Alors, n'hésitez pas: allez à la rencontre de l'autre pour défendre un mieux commun. Un comité est un interlocuteur valable, et plus il s'en créera, plus ils seront reconnus et acceptés.

Armé d'enthousiasme et de sérieux mais aussi de ténacité, l'aventure en vaut la peine.

«Le rêve d'un seul reste un rêve.  
Quand plusieurs rêvent ensemble,  
C'est le commencement d'un monde nouveau»

*Proverbe brésilien*

**L**e citoyen, ne doit cependant pas perdre de vue qu'il peut individuellement résoudre une série de problèmes liés à sa mobilité. Commencer par se poser plus fréquemment la question du mode de transport qu'il va utiliser dans ses déplacements quotidiens constitue un premier pas à la portée de tous.

Cette dimension individuelle n'est pas abordée directement dans ce guide. Mais, être individuellement cohérent avec les revendications que l'on souhaite par ailleurs défendre en comité, est souvent un gage supplémentaire de réussite... ■