

Espace public, voiries, stationnement : Clés pour une mobilité locale efficace

Enjeux, leviers et outils stratégiques

Webinaire – 20 mai 2025



Union des Villes
et Communes
de Wallonie asbl



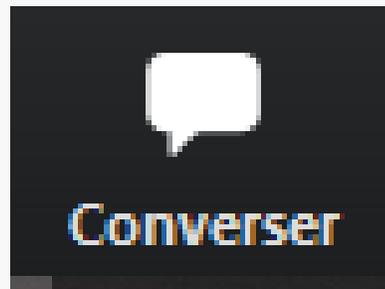
Wallonie

Menu de la séance

| | |
|---|---|
| 1 | La mobilité en Wallonie : quels enjeux pour les années à venir ? Par Nadia NEVEN, Expert mobilité – Cabinet de François DESQUENES |
| 2 | Le transfert modal : quels leviers au niveau local ? Par Frédérique WITTERS, Conseillère en charge de la mobilité - UVCW |
| 3 | Les règlements communaux en matière de mobilité Par Maître BEAUJEUAN, Avocat et Maître MAHIA, Avocate – Terra Law |
| 4 | Les projets d'infrastructure : gestion et accompagnement Par Samuël DUBRUNFAUT, Directeur des espaces publics subsidiés – SPW-MI |
| 5 | Retour d'expérience de la Ville de Namur Par Michel JEHAES, Chef du département des Voies Publiques - Ville de Namur |

Quelques consignes pour débuter...

01 **Converser/chat**
Signaler un problème
technique
→ **Modérateur**



02 **Q. et R.**
Poser une question liée
aux **contenus**
→ **Conférenciers**



01

La mobilité en Wallonie : quels enjeux pour les années à venir ?

Nadia NEVEN

Expert mobilité – Cabinet de François DESQUENES



Cabinet
Desquesnes

UVCW

ESPACE PUBLIC VOIRIES STATIONNEMENT : CLÉS POUR UNE MOBILITÉ LOCALE EFFICACE

LA MOBILITÉ EN WALLONIE : QUELS ENJEUX POUR L'AVENIR ?

25 avril 2025





Les enjeux : vision FAST 2040

- Assurer l'accès au territoire → ACCESSIBILITE
- Réduire les embouteillages → FLUIDITE
- Réduire les accidents → SECURITE
- Réduire les nuisances → SANTE (humaine, environnementale)
- Transfert modal
- **Budget**



Un cadre pour la mobilité du futur



Cabinet
Desquesnes

- Une politique d'accessibilité au territoire
- Réforme de la gouvernance de la mobilité : bassins de mobilité
- Nouveau Contrat service public pour le TEC
- Réforme du transport scolaire





Cabinet
Desquesnes

Une multimodalité intelligente au bénéfice de tous les usagers



- Intégration des réseaux
- Intermodalité (infra, service, digital)
- Mobilité active : évaluation des impacts des politiques et nouveau plan
- Développement de la voiture partagée et du covoiturage
- Développement solutions de first/last miles (TAD ...)
- Politique de stationnement cohérente avec les objectifs



2017

Marche 3%
Vélo 1%
Bus 4%
Train 9%
Voiture 83%
Partage voiture : charge moyenne 1.3

2030

Marche 5%
Vélo 5%
Bus 10%
Train 15%
Voiture 60%
Partage voiture : charge moyenne 1.8



Des transports en commun performants

Plus de monde dans le bus

- Intégration et simplification tarifaire
 - Définition des priorités en investissement
 - Electrification de la flotte
 - Transport à la demande
-
- Evaluation régulière de l'offre en partenariat avec les acteurs locaux



Des infrastructures routières de qualité et des modes actifs pour une mobilité durable et saine

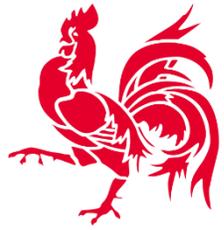


Cabinet
Desquesnes

- Plan ouvrages d'art (nouveau CsC, RH)
- Evaluation et Réforme PIC, PIMACI, ...
- Evaluer PIMPT, nouveau plan pluriannuel et multimodal (OTW, Sofico, SWDE et SPGE)
- Optimisation, organisation chantiers et gêne occasionnée
- Création nouveaux sites récepteurs terres, évaluation Walterre (SPW ARNE)
- Révision décret Powalco
- Plan Bornes de recharge
- Vignette automobile
- Voitures autonomes



Une sécurité routière « vision zéro »



Cabinet
Desquesnes

- Conseil supérieur de la sécurité routière et Etats généraux de la sécurité routière - déclinaison locale (Police, commune et district)
- Déploiement des radars et sanctions administratives (vitesses <)
- Contrôle dynamique des vitesses (IA)
- Formation : assurer un continuum pédagogique pour tous
- Réforme de la formation à la conduite et accès à la profession
- Finaliser nouveau code de la voie publique





Cabinet
Desquesnes

Des voies hydrauliques et le transport de marchandises au service de la transition et du développement économique

- Plan d'investissement pluriannuel
- Seine Escaut 2.3
- Réforme des 4 ports autonomes et mise à disposition des terrains mouillés
- Automatisation des écluses → élargir les horaires à la navigation
- Réorganisation des formations et qualification professionnelle (bateau autonome)
- Barrages : suivi décret





Cabinet
Desquesnes

Merci pour votre écoute !



info.desquesnes@gov.wallonie.be

Nous répondons à vos questions !



Le transfert modal : quels leviers au niveau local ?

Frédérique WITTERS

Conseillère en charge de la mobilité - UVCW

Introduction

Concepts et définitions

Visions et politiques en matière de mobilité

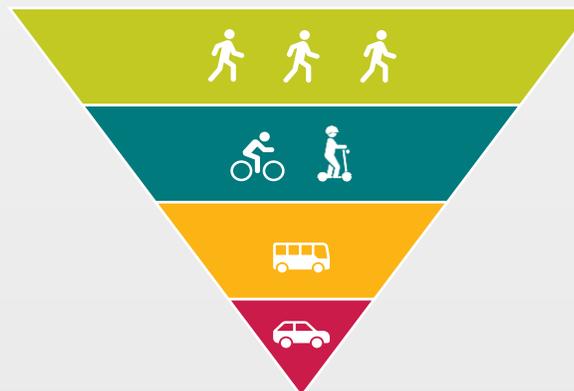
Stratégie régionale de mobilité

Potentiel du report modal



Concepts et définitions

- Modes de transport (principe STOP)



- Multimodalité

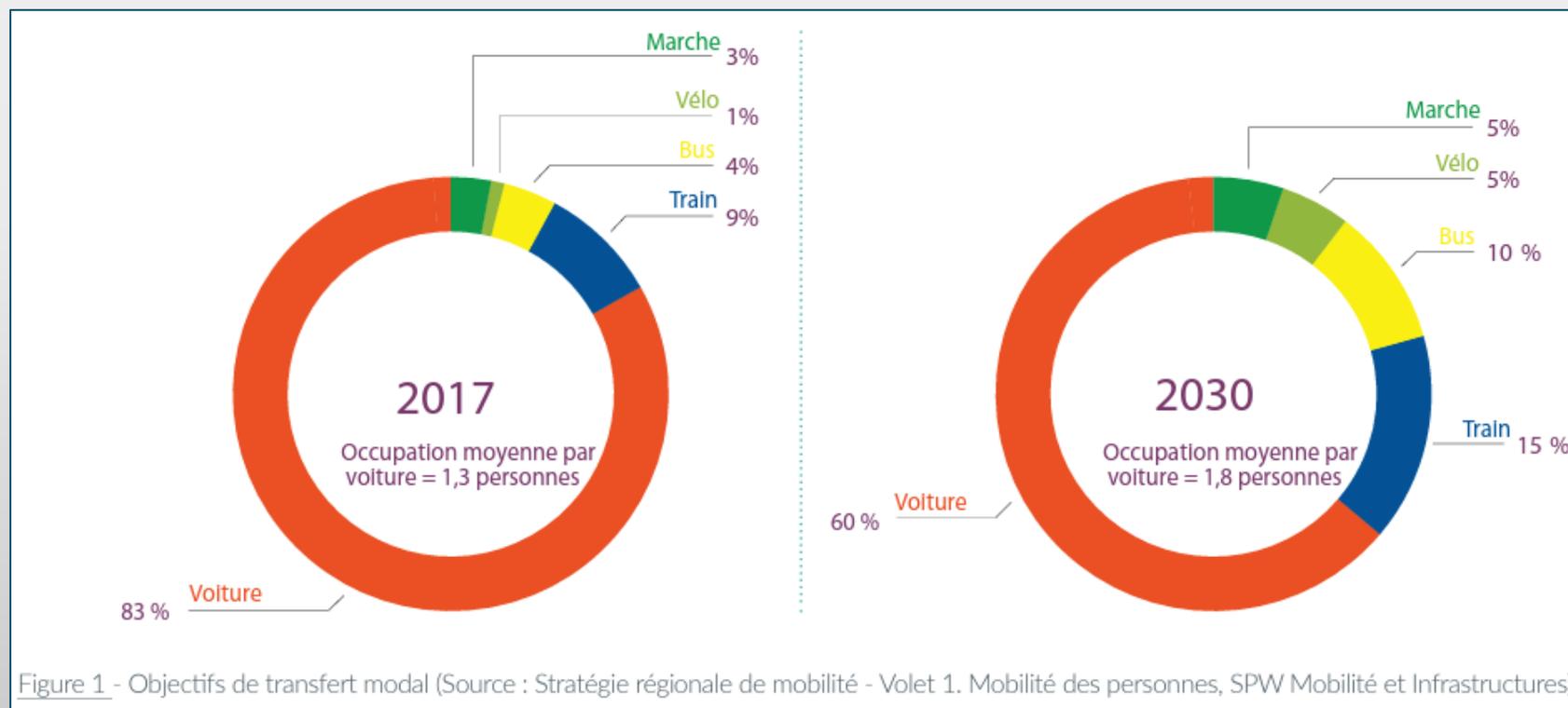


- Intermodalité



Concepts et définitions

- Transfert modal



Visions et politiques en matière de mobilité

Région

FAST 2030 – SRM

SDT

Sécurité routière « vision zéro »

Plan Wallonie cyclable, Plan Wallonie piétonne

...

Communes

PCM, PICM, PUM

SDC

Plan de stationnement

Plan de circulation

Plan cyclable

...



[Webinaire - "\(Re\)penser les politiques de mobilité de votre commune au regard du SDT et du SDC"](#)



Espace public, voirie, stationnement : Clés pour une mobilité locale efficace

Stratégie régionale de mobilité

(volet I – Mobilité des personnes)

I. VERS UNE NOUVELLE GOUVERNANCE DE LA MOBILITE

I. PILOTAGE UNIFIE ORIENTE VERS L'ATTEINTE DES OBJECTIFS

1. Un pilotage stratégique unifié et responsabilisant.....
2. Données robustes, monitoring et budgets en lien avec les objectifs FAST.....

II. POLITIQUE D'OUVERTURE ET DE DIALOGUE

3. Vision interfédérale, accord contraignant et cadre de référence commun.....
4. Déclinaison de la stratégie régionale au sein des bassins de mobilité.....
5. Ancrage de la stratégie régionale au niveau des villes et communes.....

III. LE NUMERIQUE COMME LEVIER DE LA MOBILITE.....

6. Ouverture intelligente et coordination des données par un groupe hétérogène d'acteurs.....
7. Formaliser le rôle de régulateur de la Région.....
8. Anticiper les transformations et développer un écosystème susceptible de générer l'expertise et l'innovation.....

II. DOUBLER ET DIVERSIFIER L'OFFRE DE MOBILITE

IV. ACCESSIBILITE DE L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE PAR UN RESEAU HIERARCHISE

9. Connecter la Wallonie aux réseaux socio-économiques transfrontaliers et transrégionaux.....
10. Connecter les pôles Wallons entre eux et le territoire wallon aux pôles.....
11. Connecter les territoires ruraux au réseau intégré.....
12. Connecter les quartiers des agglomérations urbaines.....

V. OPTIMISER LA CONTINUITE DE LA CHAINE DE DEPLACEMENT

13. Développer les points de connexion sur le réseau structurant : les mobipôles.....
14. Développer les points de connexion dans les agglomérations urbaines : les mobipoints.....
15. Faire de l'entretien des infrastructures un enjeu de gouvernance.....

VI. DOUBLER L'OFFRE DE SOLUTIONS DE MOBILITE

16. Marcher plus pour raison de santé publique.....
17. Des engins de micromobilité électrique qui viennent à point.....
18. Le vélo : quand on veut, on peut !.....
19. Valoriser le réseau ferroviaire partout où il est présent.....
20. Des transports en commun cadencés, directs et fiables.....
21. Le taxi pour rejoindre la desserte structurante et répondre aux besoins spécifiques.....
22. Déployer massivement l'usage de la voiture partagée.....
23. Accroître le taux d'occupation des véhicules par le covoiturage.....

VII. S'APPUYER SUR LES TRANSITIONS NUMERIQUE ET ENERGETIQUE

24. Offrir la mobilité comme un service global (MAAS, à l'échelle nationale.....
25. Poursuivre la stratégie de déploiement de l'ITS dans une optique de multimodalité.....
26. Orienter le déploiement des véhicules autonomes vers la mutualisation.....
27. Saisir l'opportunité des carburants alternatifs pour promouvoir la multimodalité.....

III. ACCELERER LA TRANSFORMATION DES COMPORTEMENTS

VIII. AMENAGER LA SOCIETE POUR LIMITER ET LISSER LA DEMANDE

28. La fin de l'étalement urbain.....
29. Des quartiers pacifiés.....
30. Une politique du temps.....

IX. ACCOMPAGNER LES CITOYENS ET LES ACTEURS DE LA SOCIETE

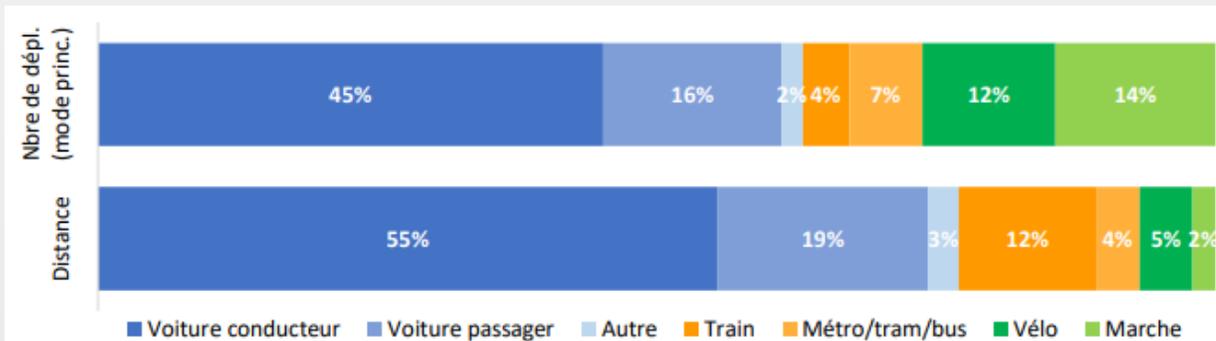
31. Un système de communication intégré.....
32. Des relais pour asseoir la communication.....
33. Vers une mobilité qui ne tue plus.....

X. TARIFICATION INTEGREE ET FISCALITE RESPONSABLE

34. Une tarification intégrée pour l'usage des solutions publiques.....
35. Fiscalité responsable pour l'usage des solutions particulières.....

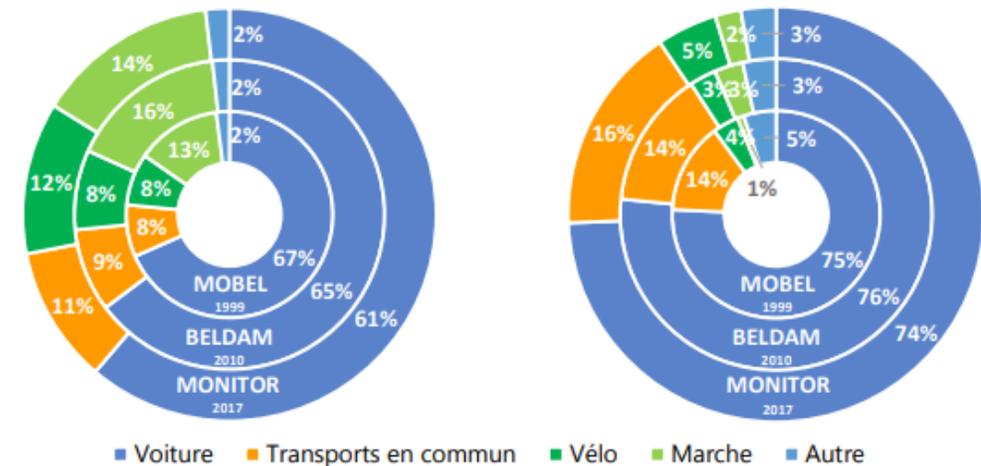


Potentiel du report modal



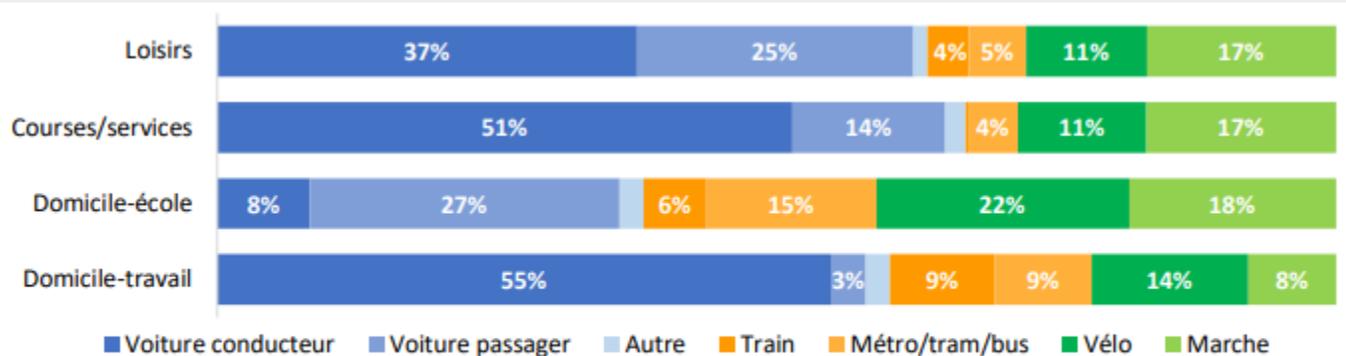
Graphique 4 - Parts modales des déplacements des Belges (Base : 25.168 et 25.116 déplacements)³

Source : Enquête MONITOR sur la mobilité des Belges, 2019, SPF Mobilité et Transports



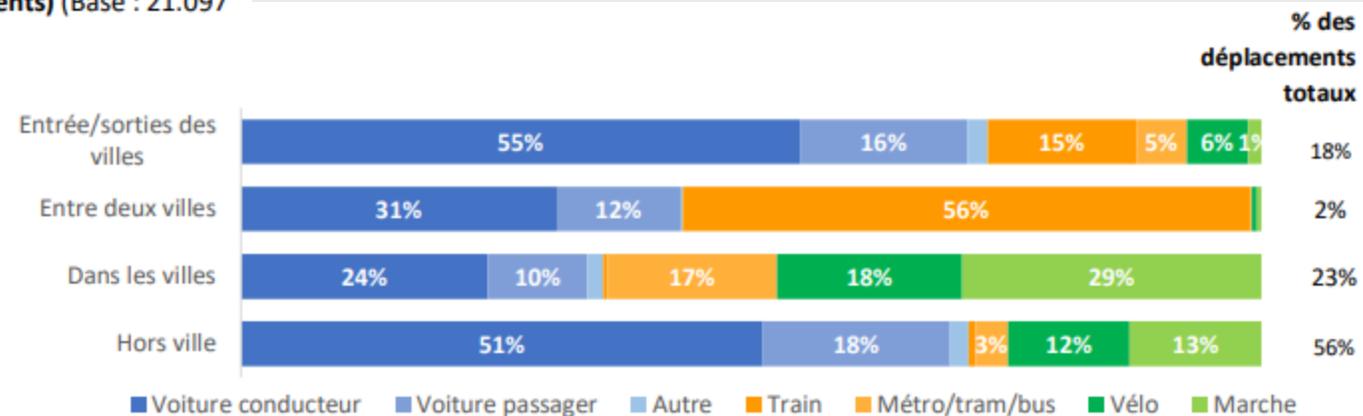
Graphique 5 - Comparaison historique des parts modales, en nombre de déplacements (à gauche) et en distance (à droite)

Potentiel du report modal



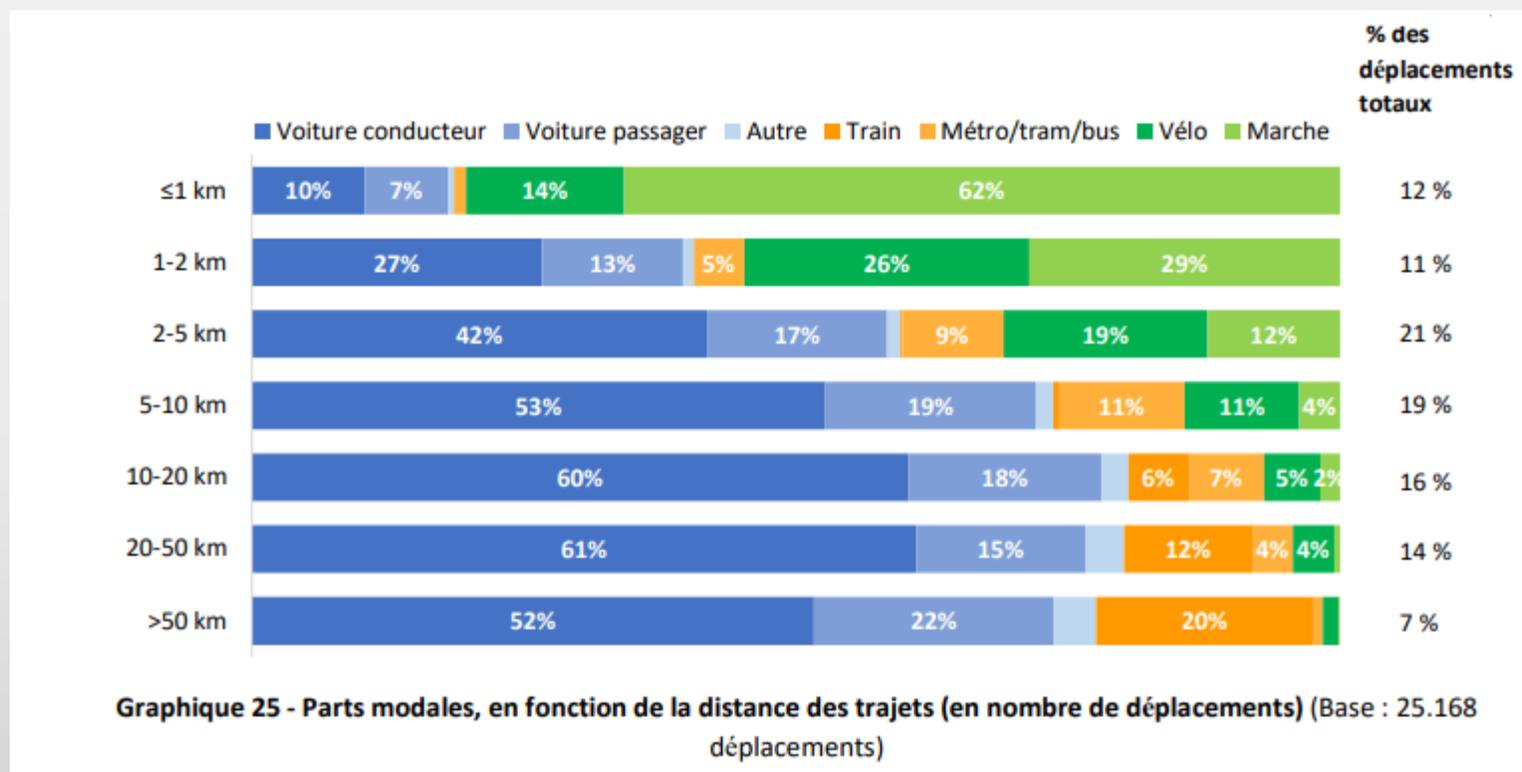
Graphique 11 - Parts modales, en fonction des motifs principaux (en nombre de déplacements) (Base : 21.097 déplacements)

Source : Enquête MONITOR sur la mobilité des Belges, 2019, SPF Mobilité et Transports



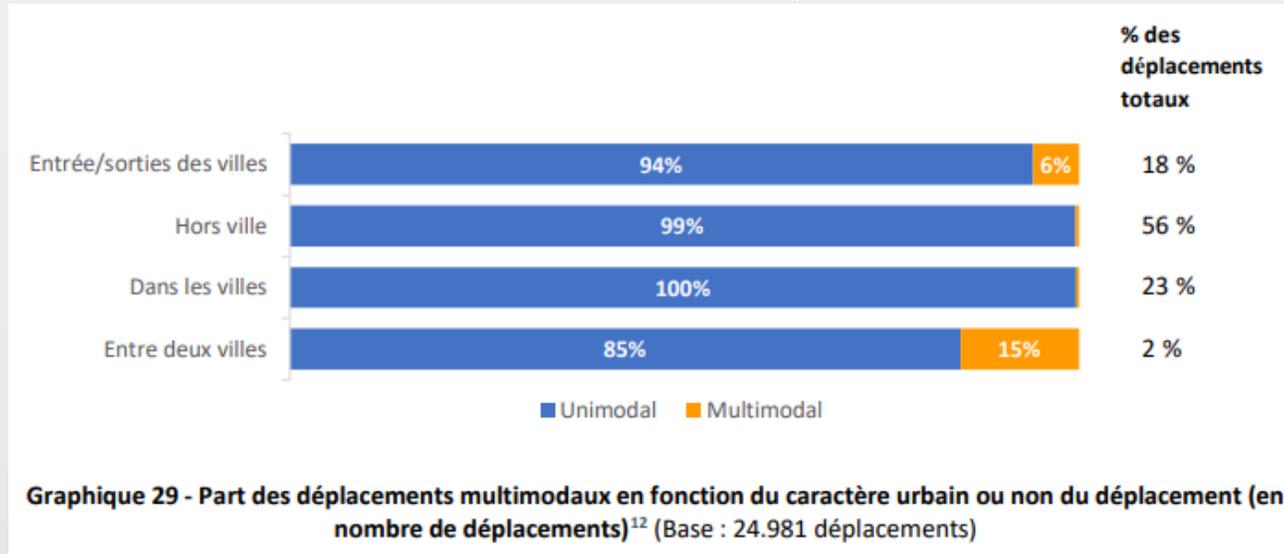
Graphique 13 - Répartition modale (en nombre de déplacements), en fonction du type de flux⁶ (Base : 24.804 déplacements)

Potentiel du report modal

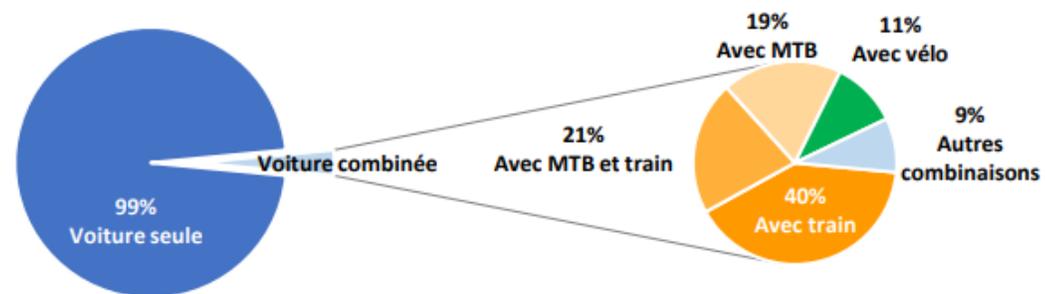
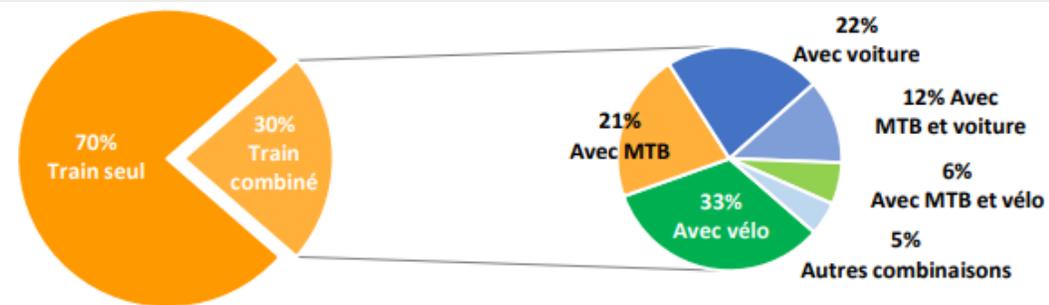


Source : Enquête MONITOR sur la mobilité des Belges, 2019, SPF Mobilité et Transports

Potentiel du report modal



Source : Enquête MONITOR sur la mobilité des Belges, 2019, SPF Mobilité et Transports



Graphiques 31 - Combinaison de l'utilisation d'autres modes (hors marche) pour le train et la voiture - nombre de déplacements¹⁴ (Base : 880 trajets impliquant le train et 15.519 trajets impliquant la voiture)

Les leviers des pouvoirs locaux pour favoriser le transfert modal

Stationnement

Mobilité partagée

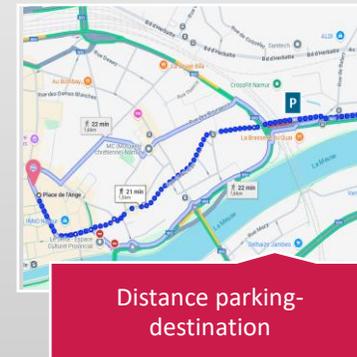
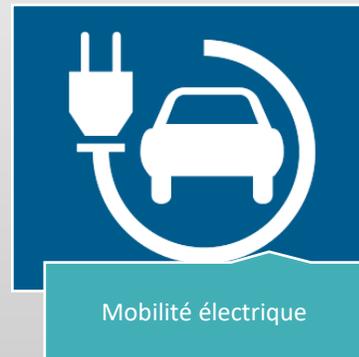
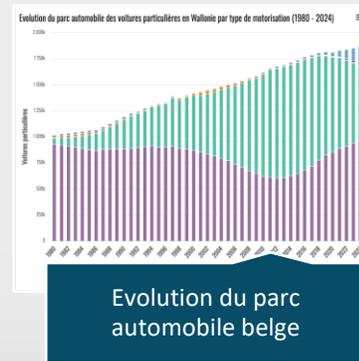
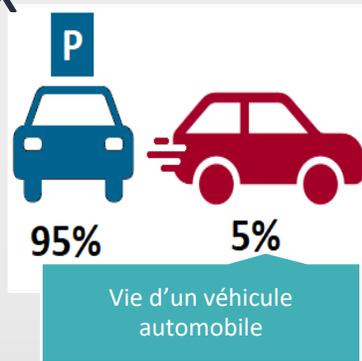
Mobilité collective

Mobilité active



Stationnement

- Enjeux



Stationnement

- Politique de stationnement

Objectifs (exemples)

- Libérer de l'espace public pour des réaménagements urbains
- Favoriser les modes doux et les transports collectifs
- Réduire les nuisances liées au trafic automobile
- Encourager le stationnement courte durée près des commerces
- Reporter les navetteurs longue durée en périphérie
- Valoriser les parkings existants (ouvrages, périphériques)

Leviers

- Détermination de zones de stationnement
- Règlements communaux (zone bleue, stationnement payant)
- Contrôle efficace du stationnement
- Parkings-relais + réseau de transports collectifs
- Cartes riverains, ouverture nocturne des parkings
- Normes adaptées pour les projets immobiliers

Points d'attention

- Faire des choix équitables et respectueux de l'intérêt général
- Fixer des objectifs clairs et partagés
- Réaliser un diagnostic précis
- Communiquer de manière transparente
- Rechercher le consensus entre acteurs
- Évaluer régulièrement la politique de stationnement

Mobilité partagée

= mutualisation de moyens de transports par le partage

- de véhicule
 - autopartage
 - cyclopartage
- de trajet
 - covoiturage

Objectifs

- Optimiser l'utilisation des véhicules
- Diminuer les dépenses (pour l'individu et la collectivité)
- Réduire l'usure des infrastructures
- Diminuer les émissions de gaz à effet de serre
- **Favoriser le transfert modal par la complémentarité avec les transports en commun et les modes actifs**

Mobilité partagée



Mobilité partagée

• Leviers



Mobilité collective

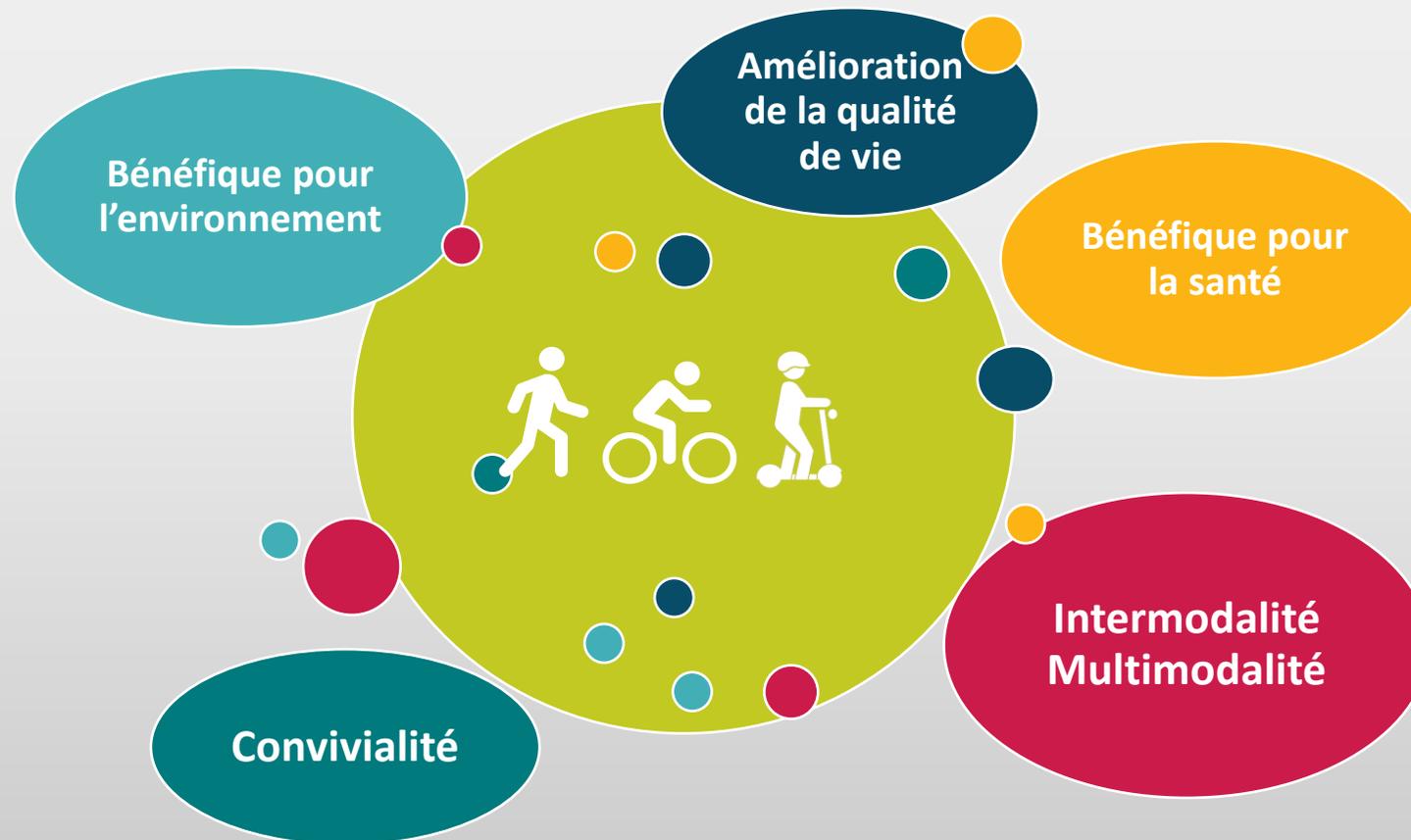
- Leviers



[Webinaire - "\(Re\)penser les politiques de mobilité de votre commune au regard du SDT et du SDC"](#)

Mobilité active

- Enjeux



Mobilité active

• Leviers



Webinaires :

- ["Cyclopartage en flotte libre"](#)
- ["Quartiers apaisés : le design actif pour se réapproprier l'espace public"](#)
- ["Politique de mobilité : vers des quartiers apaisés"](#)
- ["Quels outils pour des villes et des quartiers apaisés ?"](#)

Apaiser les quartiers



- Zone de rencontre
- Zone cyclable
- Zone 30
- Réduction de la vitesse
- ...
- Réduire l'écart de vitesse entre les piétons/ vélos et les véhicules motorisés
- Aménagements de l'espace public

Ville ou village à 10 minutes



- Identifier/ renforcer les centralités
- Renforcer l'accessibilité piétonne
- Cheminements piétons et vélos attractifs
- Réseau cyclable – liaisons locales

En faveur du vélo



- Réseau cyclable Liaisons fonctionnelles supra-locales (complémentaires au réseau cyclable structurant)
- Stationnement vélo sécurisé
- Cyclopartage



Merci pour votre attention

Nous répondons à vos questions !



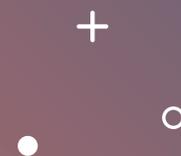
Les règlements communaux en matière de mobilité

Maître BEAUJEAN & Maître MAHIA

Avocat(e)s – Terra Law

- +
 - •

Les règlements et ordonnances communales en matière de mobilité



Fondements légaux

Deux polices administratives constituent le fondement des règlements/ordonnances en matière de mobilité :

- la police administrative générale (art. 135 et 130bis de la Nouvelle loi communale) ;
- la police de la circulation routière (Loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière)

Critère de distinction:

- Si la situation que l'on veut régler est temporaire → 135 et 130bis NLC
- Si la situation que l'on veut régler est permanente ou périodique → RCCR

Critère de distinction:
Ne pas confondre une
mesure temporaire (par
exemple une mesure
limitée dans le temps)
avec une situation
temporaire.

Exemple de mesures temporaires qui doivent faire l'objet
d'un règlement complémentaire de circulation routière :

- CE 261.598 du 29 novembre 2024 : Règlement visant à régler le trafic des poids lourds pendant la nuit et en période de jour mais si le règlement est provisoire « dans l'attente de la mise en circulation de la voirie de contournement » et temporaire « pour une période de 3 mois »
- C.E., Vrignon et Mackelberg, n° 250.963 du 17 juin 2021 : Règlement qui vise à régler “le trafic de transit” dans un quartier pendant 6 mois
- C.E., SPRL Bertrand, n° 140.395 du 9 février 2005 : Règlement qui vise à interdire pour une période de 6 mois, la circulation des véhicules affectés au transport de choses dont la masse maximale autorisée dépasse 7,5 tonnes



Police administrative générale

Signature

Date



Circonstances

Autorité compétente

Acte

Base légale

Ratification

Situation ponctuelle ayant un caractère général

Ordonnance de police ayant un caractère général

Collège communal

130bis NLC

Non ratifié par le Conseil communal

Ex : interdiction de circulation à l'occasion de l'organisation d'un événement (braderie, fête, ...)

Situation ponctuelle ayant un caractère particulier

Arrêté de police

Bourgmestre

Art. 135 par. 2 et 133 NLC

Non ratifié par le Conseil communal

Ex : fermeture d'un chemin en raison d'un risque d'éboulement

Situation particulièrement exceptionnelle, ponctuelle présentant un grave danger et nécessitant des mesures urgentes

Ordonnance de police vu l'urgence et le risque de grave danger

Bourgmestre

134 NLC

Ratifié par le Conseil communal

Ex : verglas particulièrement important, inondations... qui n'ont pas été annoncé par la météo

La police administrative générale

- Dans le cadre de la Nouvelle loi communale, les procédures sont simples:
 - pas de tutelle d'approbation;
 - pas d'avis obligatoire à solliciter (mais la commune peut solliciter des avis comme par exemple celui de la zone de police ou de la zone de secours);

Police de la circulation routière



Fondements légaux

I. Loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière : Art. 1^{er} : Le Roi arrête les règlements généraux ayant pour objet la police de la circulation routière des piétons, des moyens de transport par terre et des animaux, ainsi que des moyens de transport par fer empruntant la voie publique et l' Arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique

Code de la Route : Règlement général ayant un caractère permanent dans le temps et dans l'espace

II. Décret du 19 décembre 2007, AGW du 14 mars 2019 et circulaire du 10 avril 2019:

Règlement complémentaire de circulation routière qui sont des mesures prises en fonction des circonstances locales

Règlement qui sont établis par les communes pour :

- les voiries communales
- Les mesures à caractère zonal visant à la fois les voiries communales et régionales situées sur le territoire de leur commune (ex: zones bleues, détermination d'agglomération, limitations de tonnages...)
- Règlement de suppléance en matière de stationnement sur les voiries régionales, c'est-à-dire si le Gouvernement wallon s'est abstenu de les prendre.

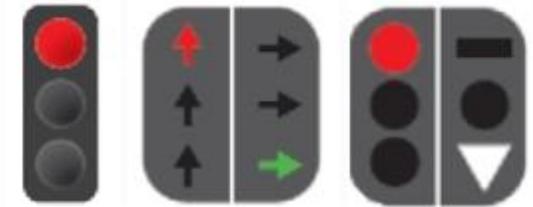
Obligation d'adopter un RCCR

- L'adoption d'un règlement complémentaire est obligatoire pour rendre légale la signalisation destinée à régler une situation permanente ou périodique répétitive et qui fait naître ou cesser une obligation ou une interdiction.
- L'adoption d'un règlement n'est pas nécessaire pour (circulaire du 10 avril 2019):
 - La signalisation confirmant une disposition du code de la route (ex: un signal D1d sur un îlot), les signaux de danger et certains signaux d'indication;
 - Le placement de chicanes;
 - Les terre-pleins

Cas faisant naître ou cesser une obligation ou une interdiction

Toute la signalisation lumineuse

hormis les signaux à feux clignotants des passages à niveau et le feu jaune-orange clignotant destiné à attirer l'attention (séparé de la signalisation lumineuse tricolore)



Liste non-exhaustive

Les marques routières

sauf les marques longitudinales indiquant le bord réel de la chaussée, conformes à l'article 75.1 du code de la route.

Cas les plus fréquents

! Liste non-exhaustive

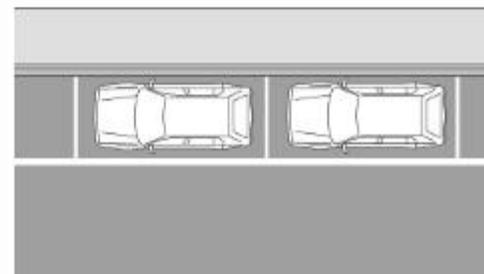
Passage pour piétons



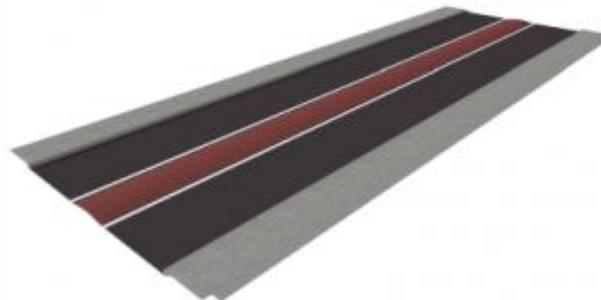
Piste cyclable



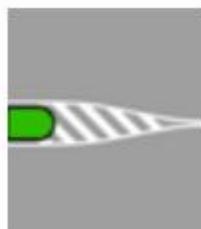
Bande de stationnement



Marquage axial de la chaussée



Zone d'évitement striée



Les signaux de priorité

tous **sauf** le signal B17 – « Carrefour où la priorité de droite est applicable »



Les signaux d'interdiction



Les signaux d'obligation

tous **sauf** le signal D1 lorsque la flèche est inclinée à 45°



D1a



D1b



D1ba



D1e



D1f



D3a



D3b



D4a



D4b



D5



D7



D9a



D9b



D10



D11



D13

Les signaux d'arrêt et de stationnement



E1



E3



E5



E7



E9a



E9a



E9b



E9c



E9d



E9e



E9f



E9g



E9h



E9i



E9j

Les signaux d'indication qui entraînent des obligations ou interdictions



Les dispositifs surélevésⁱ

sauf les **coussins**



Plateau



Ralentisseur de trafic (dos d'âne)

Procédure d'adoption d'un RCCR



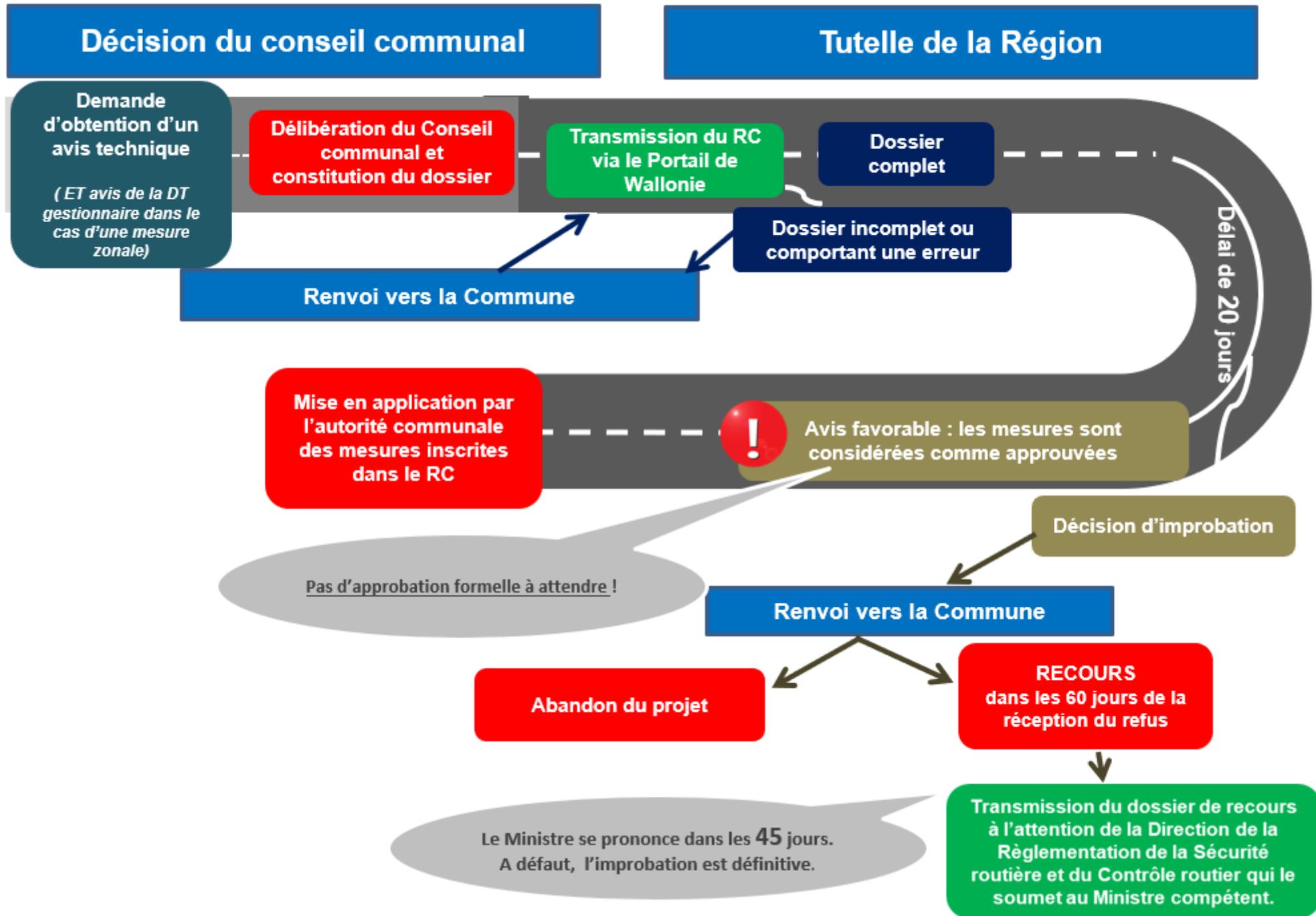
Procédure diverge si la commune demande ou pas un avis préalable (en opportunité et légalité) à la Direction des déplacements doux et de la sécurité des aménagements de voiries (DDDSAV) et à la direction territoriale concernée si il s'agit de mesure zonale concernant une voirie régionale : délai de 20 jours au lieu de 60 pour l'approbation



Agent d'approbation dépend de la Direction de la Réglementation de la sécurité routière et du contrôle routier (DRSRCR): l'expiration du délai d'approbation sans improbation suffit



Possibilité de recours devant le Ministre en cas d'improbation



Procédures spécifiques

- Il existe des procédures spécifiques pour les places de stationnement pour personnes à mobilité réduite
- Ne sont pas soumis à la tutelle les règlements complémentaires relatifs aux mesures de stationnement payant, stationnement réservé aux titulaires d'une carte délivrée par la commune, stationnement à durée limitée (sauf s'il s'agit de poser les signaux E5, E7 ET E11).

Entrée en vigueur du règlement

- Si la décision du Conseil communal n'est pas envoyée à l'agent d'approbation, elle ne peut pas entrer en vigueur
- Publication conformément au Code de la Démocratie Locale
- art. 14, Décret du 19 décembre 2007 : « *Les mesures prises pour régler la circulation en vertu du présent décret ou des articles 2 et 3 de la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes, sont portées à la connaissance des usagers par des agents portant les insignes de leurs fonctions et qui sont postés sur place ou par une signalisation appropriée. Elles peuvent également l'être au moyen d'autres formes de publicité dont les modalités sont déterminées par le Gouvernement.* »

Nous répondons à vos questions !



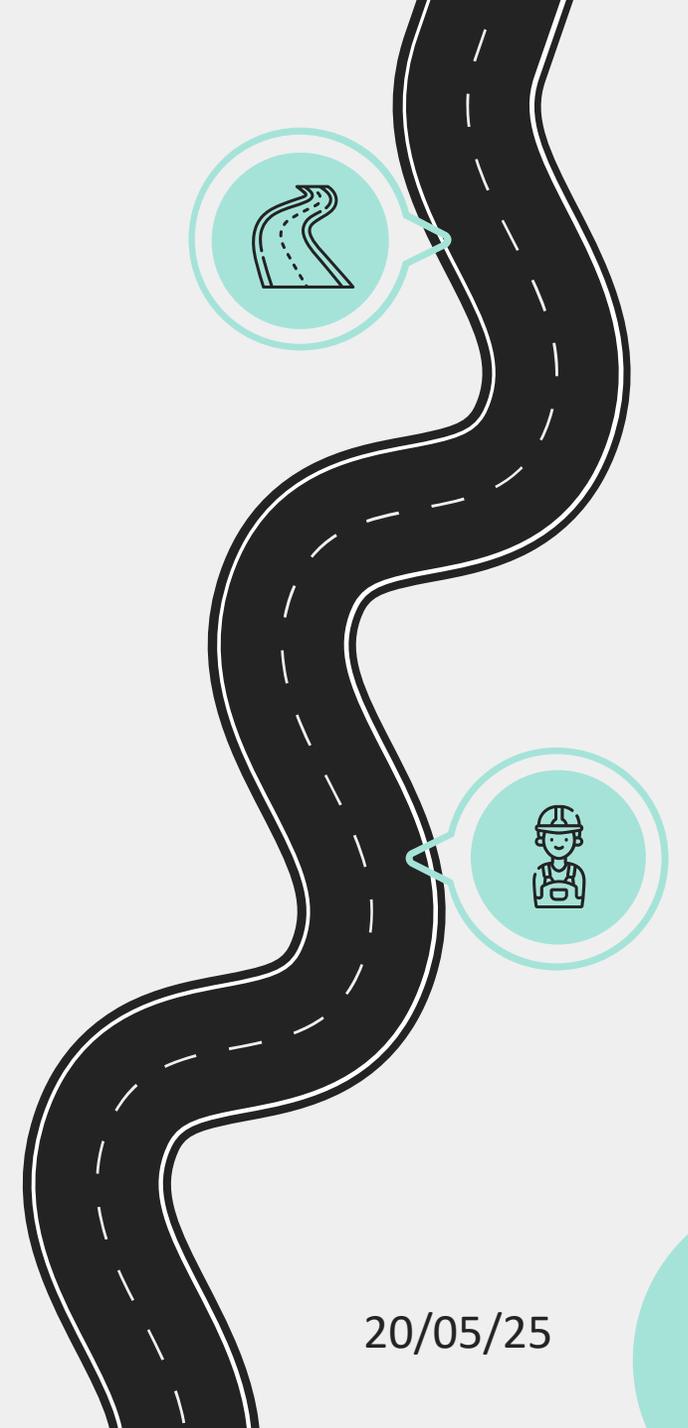
Les projets d'infrastructure : gestion et accompagnement

Samuël DUBRUNFAUT

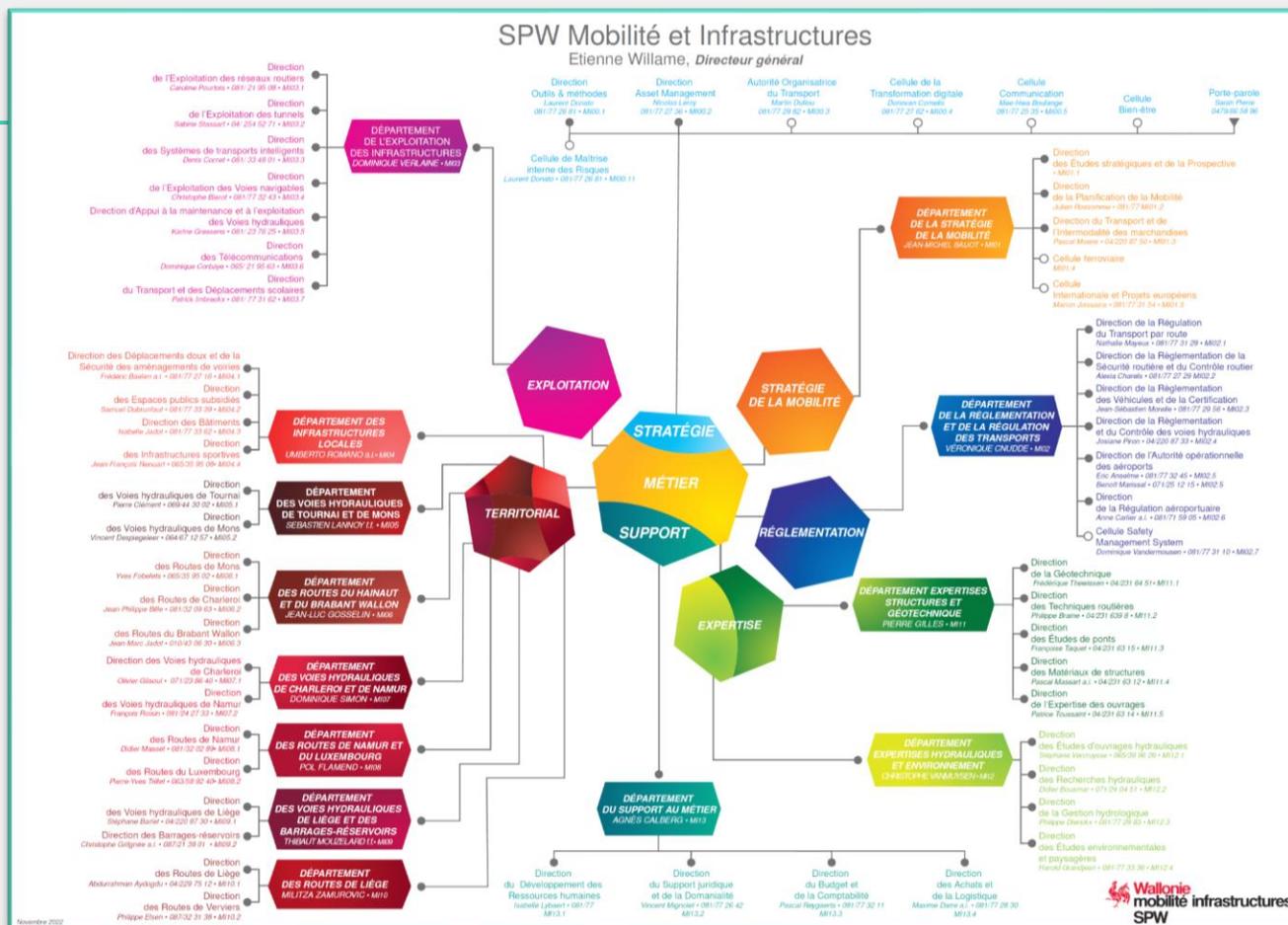
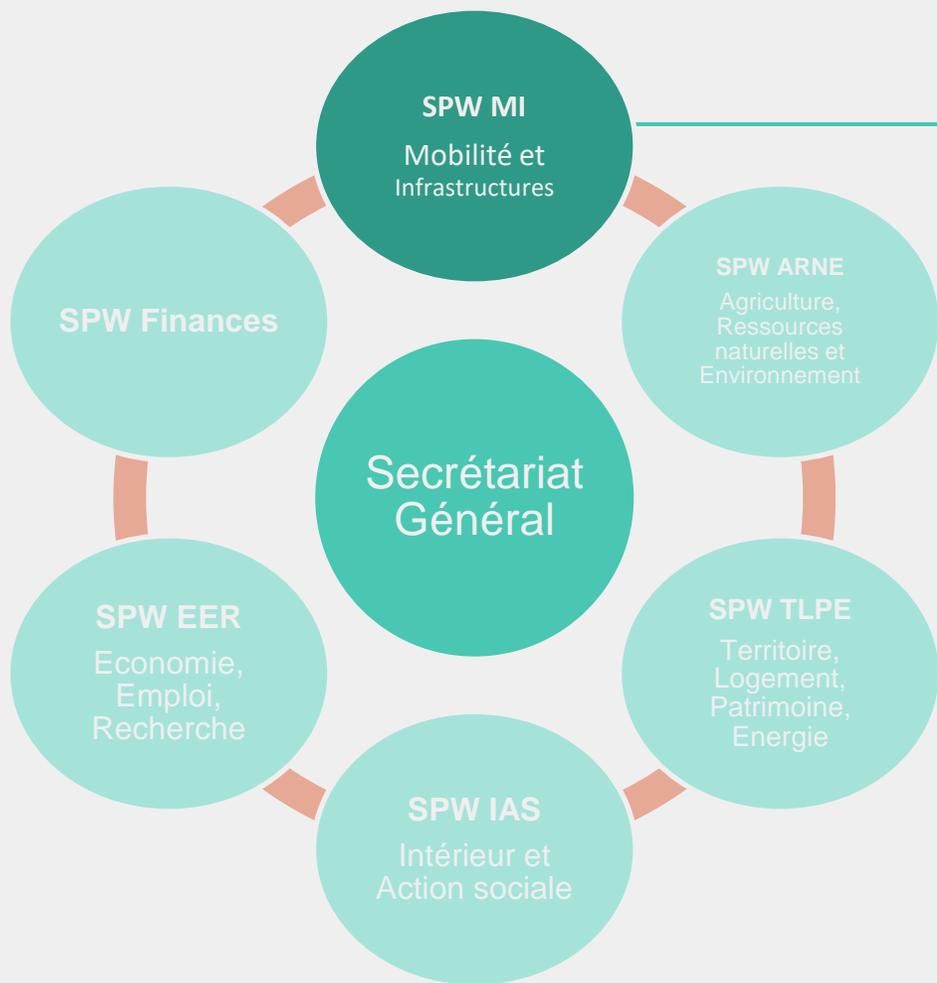
Directeur des espaces publics subsidiés – SPW-MI

Les projets d'infrastructure : gestion et accompagnement

Samuël DUBRUNFAUT, Directeur des Espaces publics
subsidiés – SPW-MI



Introduction





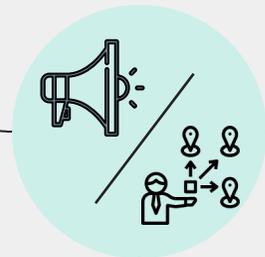
HIER

Les différents subsides régionaux d'espaces publics



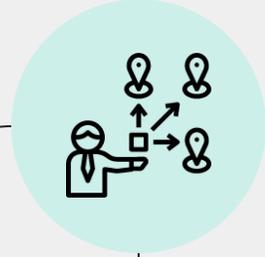
Les appels à projets

Exemples : Mobilité active
2017, Mobilité active
2018, Mobilité active
2019



PIWaCy

La formule intermédiaire
entre appels à projets et
droit de tirage



PIC/PIMACI

Un droit de tirage global



FUTUR ?

Prochaine programmation

DIFFICULTÉS DE CHAQUE PROGRAMMATION



Les appels à projets

- Incapacité technique (espace étroit, pente forte)
- Indisponibilité des terrains (la commune n'est pas propriétaire)
- Limite financière de la commune
- Réception d'un autre subside pour le projet
- Le projet n'est plus prioritaire pour la commune
- Plaintes des riverains



PIWaCy

- Peu de temps pour préparer des projets
- Indisponibilité des terrains (la commune n'est pas propriétaire)
- Limite financière de la commune
- Changement de priorité
- Subside trop spécifique, excluant les travaux conjoints.
- Permis et avis contraignants réglementaires
- Acceptation des riverains/automobilistes
- Contraintes sur le niveau des aménagements
- Ressources humaines : collaboration entre les services Mobilité et Travaux.



PIC/PIMACI

- Accumulation des subsides
- Importances des montants disponibles
- Existence d'une stratégie locale rapidement réalisable
- Transversalité des services/ décisions communaux
- Construction de projets conjoints
- Difficulté d'implémenter l'intermodalité
- Complexité % au PIC
- Concrétisation : passer de la théorie à la pratique
- Volonté d'assumer les décisions



Aujourd'hui



INCLUSIF

Article 6

[...]

Conformément à la **Circulaire du 15 octobre 2018** relative à la mise en œuvre des Plans d'Investissements Communaux, **la mobilité des piétons, en particulier des PMR, et celle des cyclistes doit être prise en compte dès l'analyse du projet** pour leur assurer plus de confort dans leur déplacement.

Article 7

Les Pouvoirs locaux sont également invités à **prendre en compte les besoins des modes actifs** lors de l'étude et la réalisation d'aménagements de l'espace public non subsidiés. De même, ils sont invités à vérifier l'opportunité de profiter des travaux de réfection de voiries pour y **intégrer de nouveaux aménagements ou une amélioration de la sécurité et du confort des aménagements existants pour les modes actifs.**

Extrait de la Circulaire Ministérielle du 7 mars 2019 visant à prendre en compte les modes actifs lors de tout projet d'aménagement de l'espace publics et de réfection de voiries

TRANSVERSALITÉ

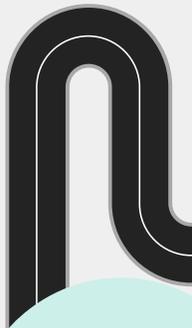


ERREURS À ÉVITER





DEMAIN ?



IDENTIFICATION DES BESOINS

Comment anticiper au mieux les investissements?

Identifier les besoins de la commune

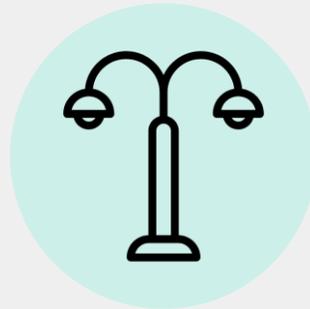
Liste des besoins par ordre de priorité

IDENTIFICATION DES BESOINS

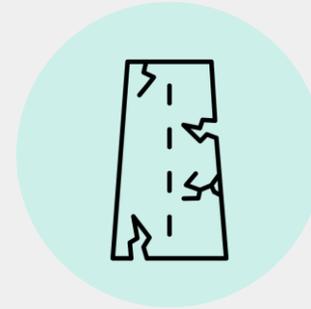
Collecter des données

- Plans
- Cartes Atlas, PICC Comptages
- Observations de terrain (sur chantier par exemple)
- Informations des citoyens
- ...

Points d'attention



L'éclairage public



L'état de la voirie



Accessibilité



Mise en relation

**Plan stratégique transversal
(PST)**

**Plan communal des besoins
(PCM)**



Réflexion
intercommunale



La perméabilité



Les ouvrages d'art

CONCEPTION D'UN PROJET



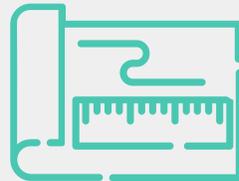
DÉSIGNER

En interne ou par le biais d'un marché de service



AUTEUR DE PROJET

Élabore



PROJET

CONCEPTION D'UN PROJET

AOT

L'Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés est chargée de l'organisation, de la régulation et de la surveillance des services de transport public et de mobilité partagée en Wallonie.

DEPS

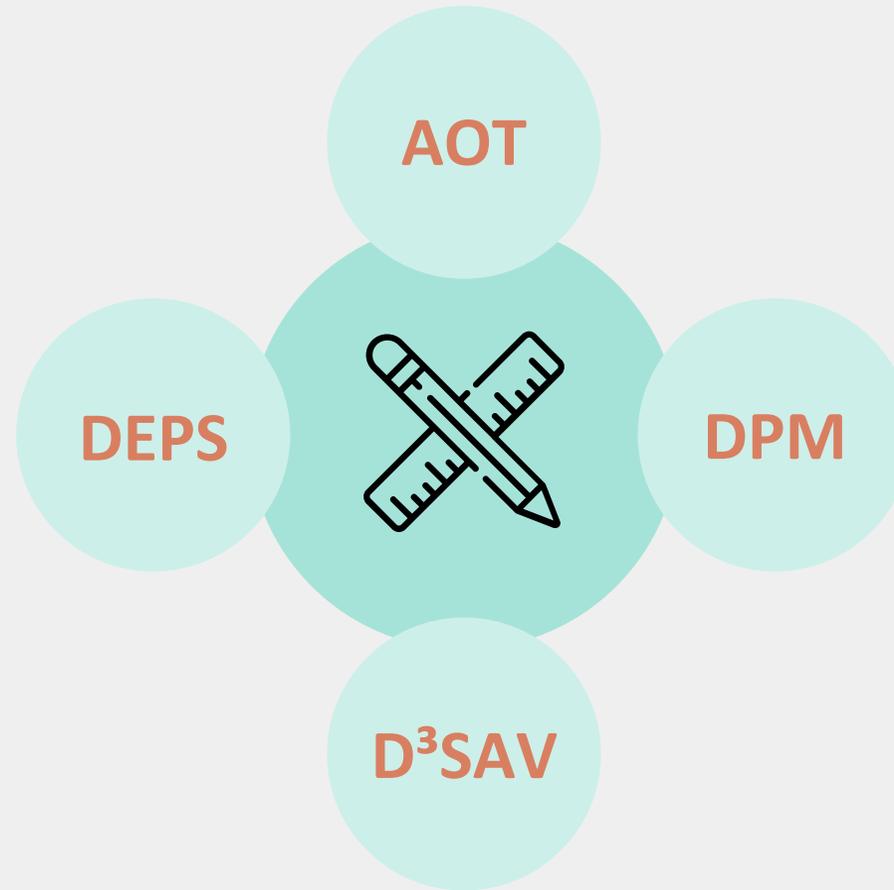
La Direction des Espaces publics subsidiés est chargée de la gestion des subsides destinés aux pouvoirs locaux pour la réalisation d'infrastructures publiques, en particulier dans le domaine de la mobilité.

DPM

La Direction de la Planification de la Mobilité est chargée d'élaborer et de coordonner les politiques de mobilité en Wallonie, en mettant l'accent sur une approche durable, multimodale et intégrée.

D³SAV

La Direction des Déplacements doux et de la Sécurité des aménagements de voiries joue un rôle central dans la promotion de la mobilité active et dans l'amélioration de la sécurité des infrastructures routières.



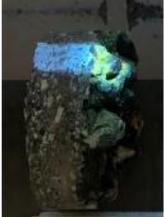
CONCEPTION D'UN PROJET

SONDAGES

Réaliser les sondages pour déterminer la nature et la quantité des matériaux en place par le biais de tranchées, carottages, analyses (portance, goudron)



Carottages

| Echantillon brut | Echantillon traité, sous UV |
|---|---|
|  |  |

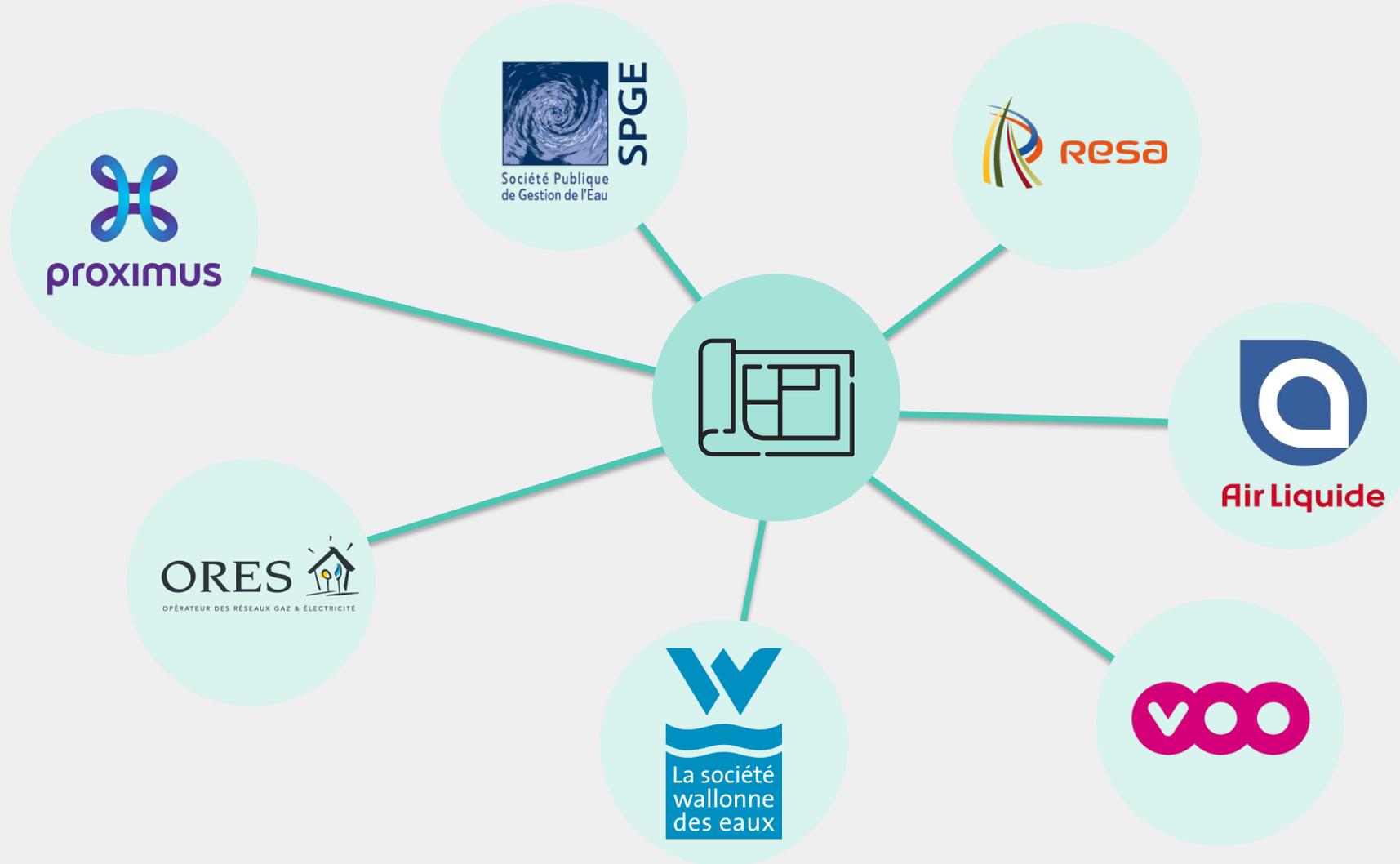
Spray type PAK MARKER



Sondages

CONCEPTION D'UN PROJET

Coordination des tous les impétrants



OUTILS À DISPOSITION

Qualiroute

Modèles de CSC

Modèle d'accord-cadre

Modèle de convention de mise à disposition du domaine routier régional

Charte d'accessibilité

Modèle de rapport d'examen des offres

Modèle de réception provisoire

Programme pour un système à 2 couches

Plan Qualité

Altas

Tableau de bord

DOSSIERS DE MISE SERVICE: 75

DOSSIER À VALIDER POUR LE SERVICE: 1

MES DS: 1

ACTUALITES (4 DERNIERES)

- 09/05/2023 - Mise en production du 10 mai 2023
- 19/10/2022 - Mise en production du 20 octobre 2022
- 20/07/2021 - Mise à jour de juillet 2021
- 11/08/2020 - Mise en production (Nouveauté)

Wallonie guichet

Qualité & Construction

Cahier des Charges Type Qualitrotes (version 2021)

- Cahier des Charges Type Qualitrotes (version 2021) consultable
- Catalogue des Documents de Référence (CDR)
- Cahier Spécific des Charges Modèles (CSC Modèles)
- Catalogue des Règles Normalisées (CRN)
- Règles Normalisées par Qualitrotes (RNL)
- Catalogue des Méthodes d'Essais (CME)
- Spécifications de chantier
- Cahier des Charges Qualitrotes
- Fiche Aux Qualitrotes du CCT Qualitrotes (FAQ)
- Demande d'Avis auprès du Comité de Gestion du CCT Qualitrotes

Recherche les (scénarios) Qualitrotes 2019-2021. Il y a 6 scénarios dans d'autres versions privées. Consultez les scénarios 2019-2021 des 8 modules de l'interface.

Recherche les (scénarios) de la présentation de Qualitrotes en octobre 2011.

Wallonie guichet

Ce Guichet est le guichet en ligne pour les pouvoirs locaux de Wallonie.

Avec le Guichet des pouvoirs locaux, gérez vos démarches administratives, suivez leur état d'avancement et échangez avec l'administration de manière rapide et sécurisée.

Connexion utilisateur

Sécurithèque

Documentation

Quel sommes-nous?

Nous contacter

Recherche avancée

Le saviez-vous ?

Le Code de la voie publique est paru au Moniteur belge de ce 20 septembre 2024.

MERCI DE VOTRE ATTENTION

Nous répondons à vos questions !



05

Retour d'expérience de la Ville de Namur

Michel JEHAES

Chef du département des Voies Publiques - Ville de Namur

Espace public, voirie, stationnement : clés pour une mobilité efficace

Retour d'expériences de la Ville de Namur

Michel JEHAES,
Chef de département

Mardi 20 mai 2025



POLITIQUE INTÉGRÉE
DE LA VILLE



LE FONDS EUROPÉEN DE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL
ET LA WALLONIE INVESTISSENT DANS VOTRE AVENIR

ORDRE DU JOUR

1. Introduction : les bonnes questions à se poser
2. Création et exploitation d'un parking public
3. Contrôle du stationnement
4. Accès et contrôle aux zones piétonnes
5. Création et exploitation d'un système de transport intelligent
6. Réseaux piétons
7. Aménagement d'une voie verte urbaine
8. Aménagements temporaires
9. Extension du piétonnier

1.Introduction : les bonnes questions à se poser

| | I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | XI | XII |
|---------------|-----------------|-------------------|----------------------|----------------------|----------------------|------------------------|----------------------|------------------|--------------------------|------------------------|------------------|----------------------------------|
| | Besoins de base | Entretien voiries | Projet structurant 1 | Projet structurant 2 | Projet structurant 3 | Aménagements cyclables | Aménagements piétons | Gestion des eaux | Aménagements de sécurité | Gestion des cimetières | Eclairage public | Autres dossiers d'investissement |
| Fonds propres | | | | | | | | | | | | |
| Subsides | | | | | | | | | | | | |

Pour quels bénéficiaires ?

Quelle priorité ?

Répondre à quels besoins ?

Quelle cohérence avec PCM ? Avec SDT ? Avec PST ?
Avec autre vision ou planification ?

Etudes de faisabilité

Participation / concertation / information

Coordination impétrants et autres travaux

Charges de gestion ultérieure

Phasage, long terme ?

2. Création et exploitation d'un parking public

L'exemple à la Confluence : d'un parking aménagé en surface vers un ouvrage enterré confié au secteur privé

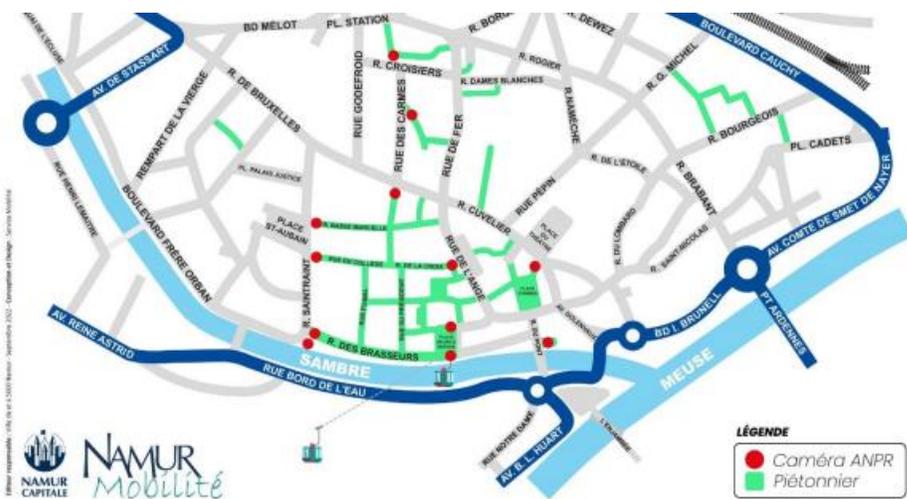


3. Contrôle du stationnement

- Un contrôle efficace du plan de stationnement avec la scan-car (1.200 contrôles / h), qui permet aussi d'étendre et contrôler les zones bleues
- Un contrôle efficace sur le terrain par notre brigade de contrôleur pour le piétonnier, les infractions (SACs)
- Une dématérialisation des droits de stationnement (cartes riverains, véhicules autorisés, ...)



4. Accès et contrôle aux zones piétonnes



- Un contrôle efficace des accès aux piétonniers, pour plus de sécurité pour les piétons
- Des conditions d'accès plus souples
- Une bonne information avec un affichage des autorisations



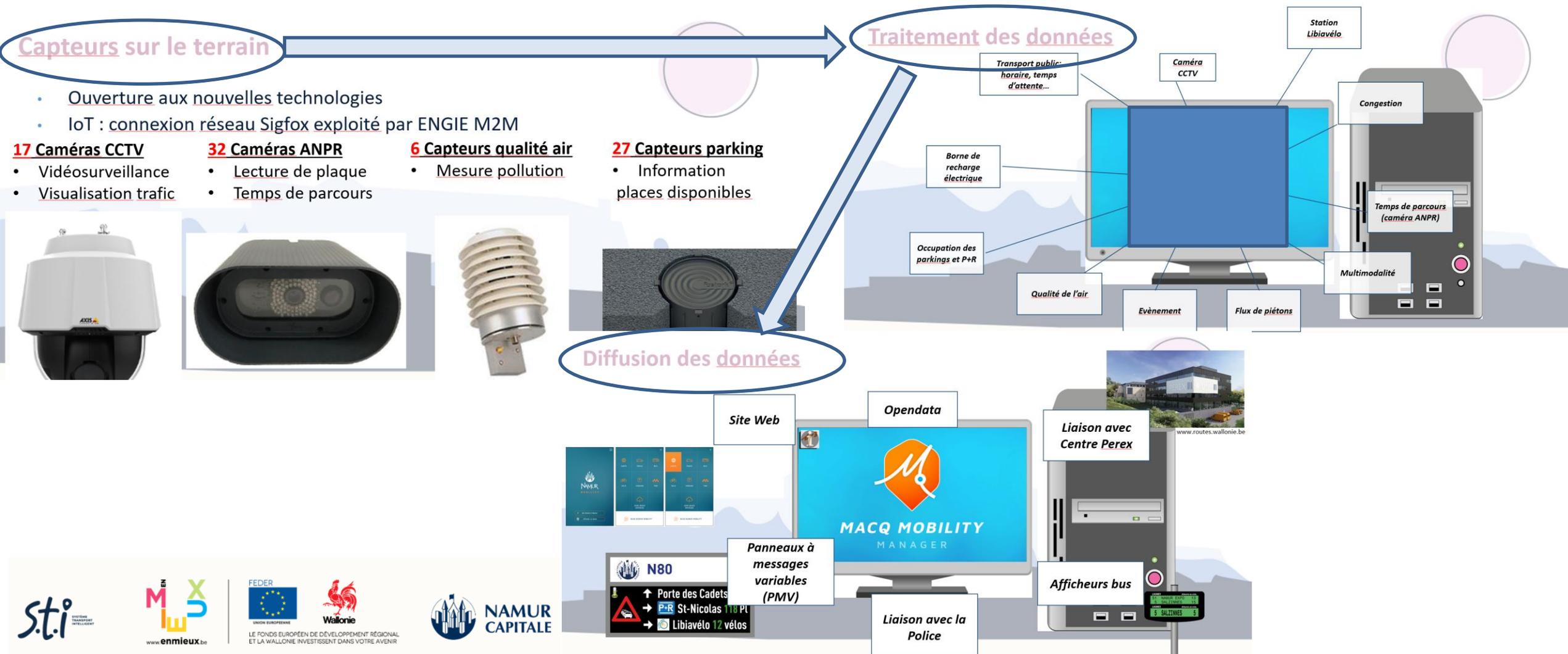
Des panneaux d'information sur les conditions d'accès au piétonnier sont installés à chaque entrée. Afin d'accéder à celui-ci, veuillez avancer jusqu'à l'écran indiquant « entrée non autorisée ». Vous ne devez pas sortir du véhicule ni présenter de badge.



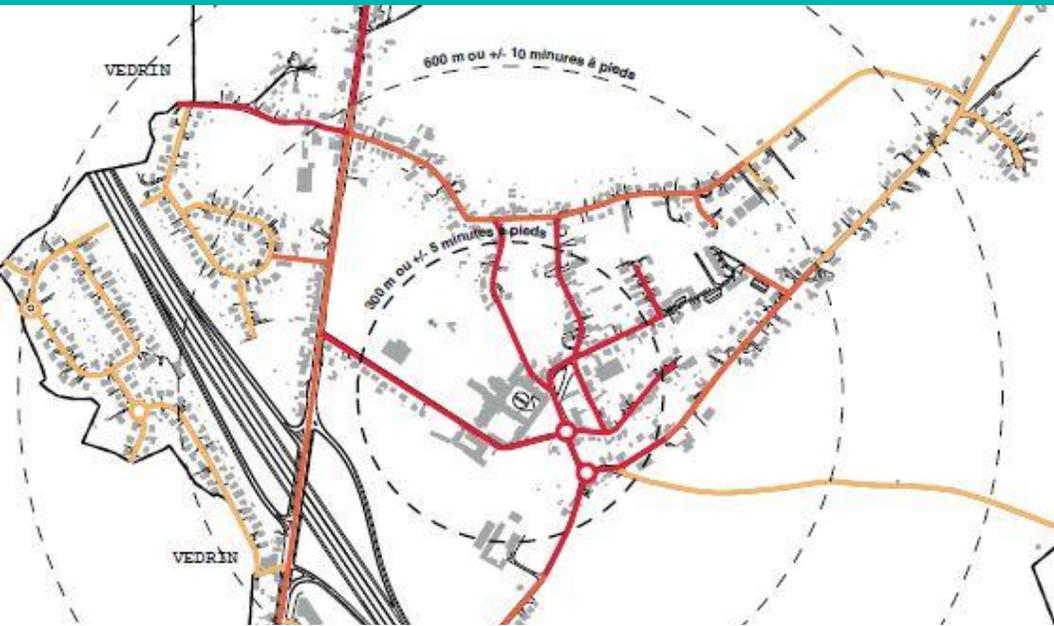
Si l'écran reste « entrée non autorisée », veuillez à ne pas avancer davantage sous peine de recevoir une sanction administrative communale (58€). Vous pouvez vous diriger vers un des nombreux parkings situés dans le centre-ville et accéder à pied dans le piétonnier.

Si vous êtes autorisé à accéder au piétonnier, l'écran validera l'accès. Vous pouvez alors accéder au piétonnier pour vous rendre à votre destination.

5. Système de transport intelligent

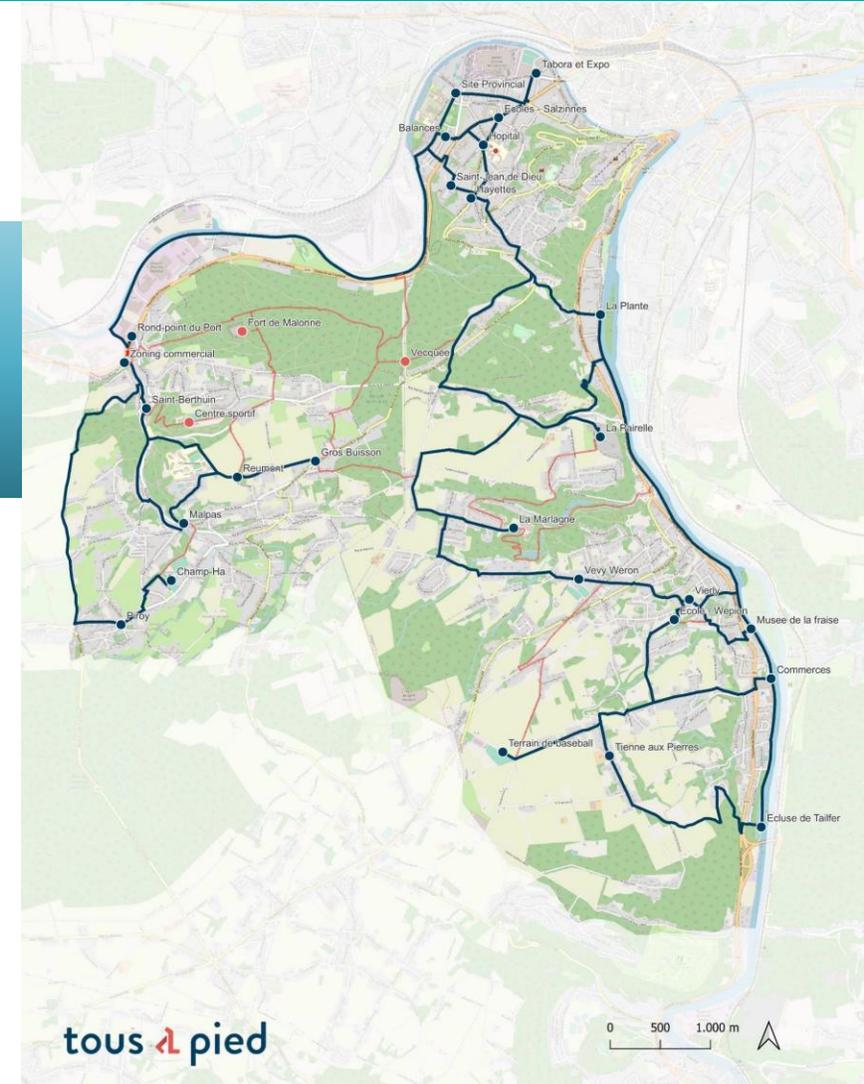


6. Réseaux piétons

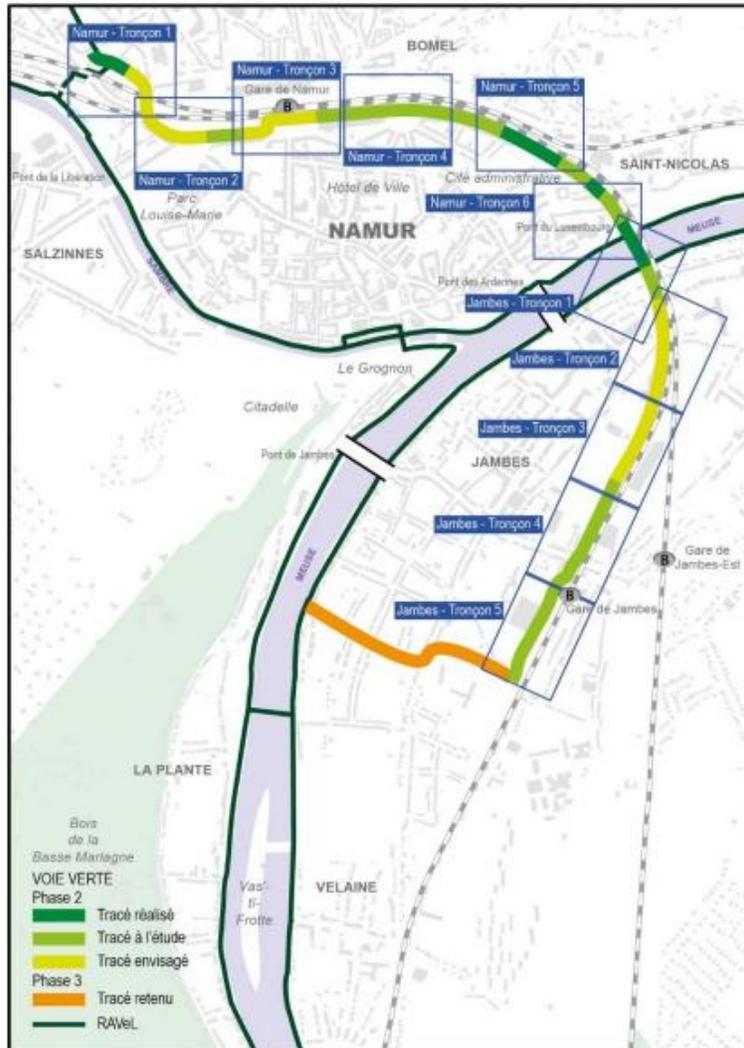


Maillage autour des écoles et des pôles de déplacements : trottoirs, chemins et sentiers.

- ✓ 1. Analyse du contexte territorial
 - ✓ 2. Priorisation par analyse du contexte territorial
 - ✓ 3. Priorisation par diagnostic des aménagements existants
 - ✓ 4. Programmation (€)
- ✓ = Hiérarchisation des rues par besoin d'intervention



7. Aménagement d'un cheminement cyclable



- Tronçons aménagés par la Ville
- Tronçons aménagés par le SPW
- Tronçons aménagés en charges d'urbanisme

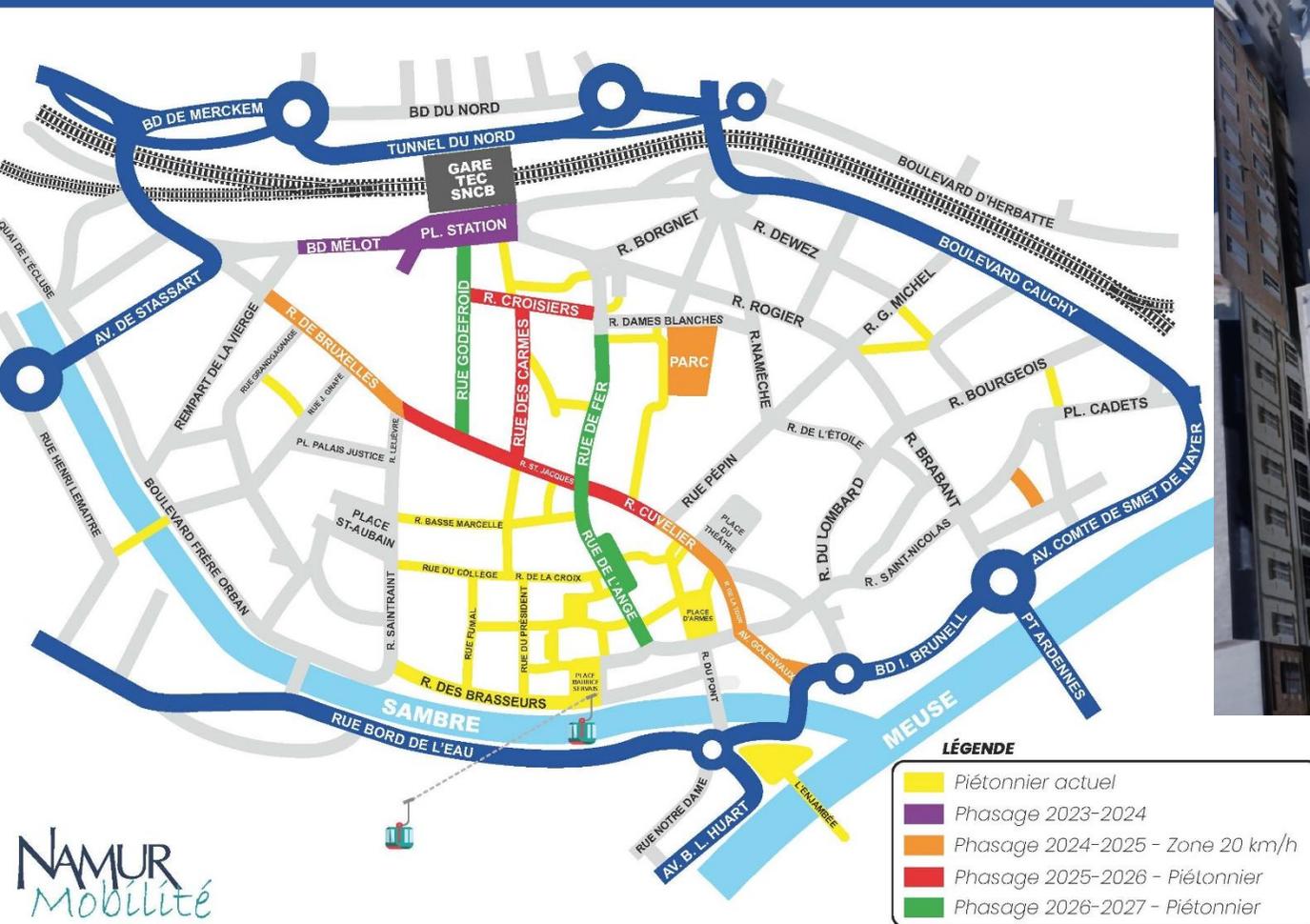
= une liaison complète entre Saint-Servais, Namur et Jambes, et diverses connexions aux pôles multimodaux et aux RaveLs.

8. Aménagements temporaires, évolutifs, « définitifs »



9. Extension du piétonnier

NAMUR - EXTENSION DU PIÉTONNIER - Plan du phasage

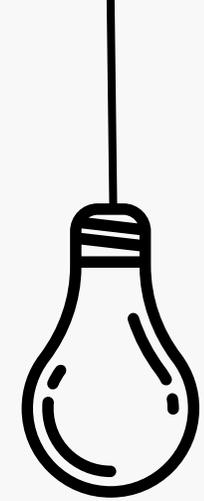
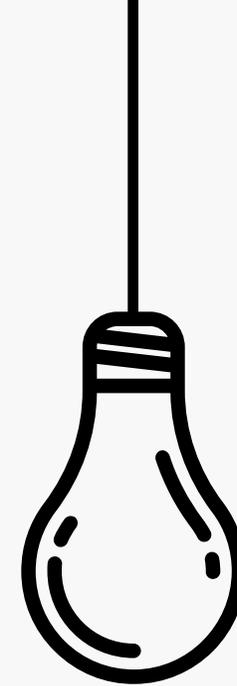
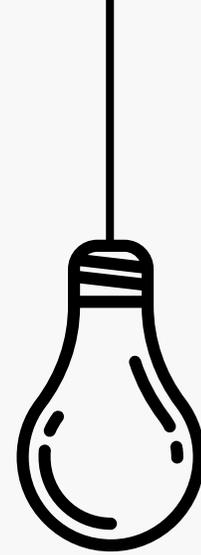
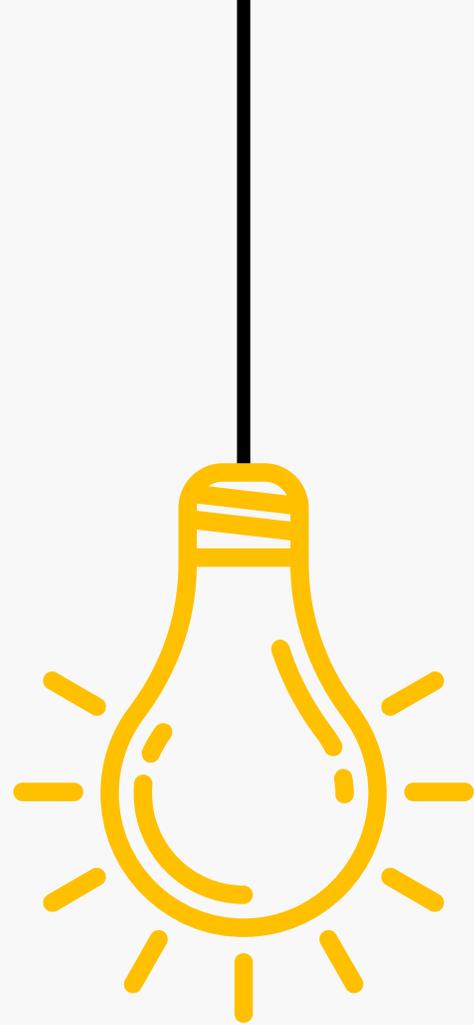
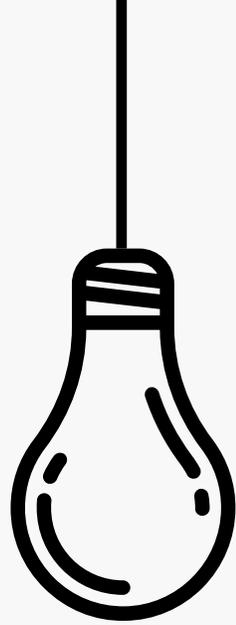


Aménagements de plain-pied, plantations, jeux et mobiliers spécifiques

www.pietonnier.namur.be

Nous répondons à vos questions !





Sondage

Qu'avez-vous pensé de ce webinaire ?

En conclusion et...

9

pour aller plus loin



Nos webinaires « Mobilité » en replay

<https://www.uvcw.be/formations/webinaires>



Nos formations « Mobilité »

<https://www.uvcw.be/formations/list/mobilite>



Notre espace « Mobilité »

<https://www.uvcw.be/mobilite/accueil>



Le portail « Mobilité » du SPW-MI

<https://mobilite.wallonie.be/>

Merci pour votre participation !

Nous revenons vers vous pour...

Vous permettre de revoir le webinaire



À bientôt !