

Plan d'actions

Wallonie Piétonne

(WalPi)





Editeur responsable

Etienne Willame, Directeur général
8, Boulevard du Nord 5000 Namur

Décembre 2023

Dépôt légal

2023/11802/189

Photos

©AdobeStock • ©SPW

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

Sommaire

La marche, c'est bon pour...	4
Volet 1 : Assurer la Gouvernance	10
Mesure 1.1 : Assurer la mise en place de la Stratégie piétonne.	10
Mesure 1.2. : Assurer le monitoring de la politique piétonne	12
Mesure 1.3. : Mettre en place un plan de Formation	17
Mesure 1.4. : Assurer un suivi et une évolution de la réglementation et de la planification de la politique piétonne	22
Mesure 1.5. : Assurer une mise en réseau des acteurs piétons	28
Volet 2 : Aménager pour favoriser les déplacements à pied	30
Mesure 2.1. : Définir des réseaux piétons utilitaires et récréatifs	30
Mesure 2.2. : Améliorer le niveau de qualité des infrastructures piétonnes/faire le choix du bon aménagement	34
Mesure 2.3. : Mettre en place les outils d'investissement pour mettre en place les réseaux et infrastructures favorables à la pratique de la marche.	39
Volet 3 : Offrir des services	42
Mesure 3.1. : Développer la formation et les actions de déplacement à pied	42
Mesure 3.2. : Développer les projets d'animation de l'espace public	47
Volet 4 : Communiquer et sensibiliser	50
Mesure 4.2. : Développer et diffuser des outils d'information et de mobilisation des usagers	52
Mesure 4.3. : Organiser et participer à des événements promotionnels et de sensibilisation	55
Mesure 4.4. : Assurer l'existence de points d'information	58
Contacts	60





LA MARCHÉ, C'EST BON POUR...¹

La marche fait son grand retour sur le devant de la scène, que ce soit dans le cadre de sa pratique utilitaire, sportive ou touristique. S'il est un élément positif à retenir de la crise sanitaire², qui a ébranlé la Wallonie comme le reste du monde, c'est qu'elle a mis en exergue tout l'intérêt des modes actifs pour nos déplacements quotidiens.

Alors saisissons l'occasion de redonner à la marche toute la place qui lui revient dans la mobilité plurielle du 21^e siècle !

Parmi les modes actifs, la marche à pied, souvent oubliée des politiques d'aménagement, présente incontestablement de nombreux avantages à mettre en avant (santé, économie, lien social, environnement...).

Il est important de rappeler qu'il n'existe pas un piéton mais des piétons. Nous ne se sommes pas tous égaux face à la marche. Notre pratique varie en fonction de nos habitudes, de notre profil, de notre âge, de notre genre, de notre handicap le cas échéant. La marche est parfois aussi le seul mode de déplacement possible. Que ce soient dans les infrastructures, les services mis en place, les règlements, il est donc important de réfléchir la marche sous l'angle de nos capacités à nous déplacer. Nous devons veiller à répondre aux besoins de celles et ceux qui ont le plus de mal à se déplacer dans l'espace public, à savoir les Personnes à Mobilité Réduite³ (PMR) en visant l'accessibilité universelle⁴ notamment dans les aménagements. Le Plan piéton souhaite aussi mettre en avant les besoins des enfants, des personnes âgées par rapport à la marche. D'ailleurs, si une réponse est apportée aux besoins de ces deux dernières catégories, il y a toutes les chances pour que les besoins de toute la population soient rencontrés.

Ce Plan piéton est complémentaire au Plan accessibilité 2022-2024⁵ dont l'objectif est d'assurer l'autonomie et la participation de tous à la société, notamment en éliminant les barrières existantes. Ce dernier a comme objectif, entre autres, la mise en place d'un décret cadre sur l'accessibilité visant à assurer, pour une échéance à définir, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite aux bâtiments, aux espaces publics, aux services, aux événements et à l'information. Le Plan piéton est donc complémentaire au Plan accessibilité et vise clairement à répondre aux besoins et enjeux liés à l'accessibilité.

1 Texte tiré et adapté du site de l'ASBL Tous à Pied (30/12/22) : <https://www.tousapied.be/articles/la-marche-cest-bon-pour/>

2 Changement des modes de transports à la suite du COVID19, 11% des personnes circulant à voiture sont favorables à l'idée de changer de mode. <https://www.vias.be/fr/newsroom/3-contributions-de-notre-dernier-barometre-de-la-mobilite-susceptibles-daider-votre-entreprise-a-reinventer-la-mobilite-dans-le-monde-post-covid-19/>

3 <http://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-citoyen/a-pied/personnes-a-mobilite-reduite.html>

4 <https://www.avig.be/fr/vie-quotidienne/accessibilite/acteurs-de-laccessibilite>

5 <https://morreale.wallonie.be/home/presse--actualites/communiques-de-presse/presse/la-wallonie-adopte-son-plan-accessibilite-2022-2024-au-benefice-des-personnes-en-situation-de-handicap.html>

Quand il est question du piéton, il est aussi important de prendre en compte la dimension du genre. Comme le rappelle Yves Raibaud⁶, nos villes se déclinent surtout au masculin (noms de rues, places, loisirs dans la ville...). Telles qu'elles sont conçues, nos villes renforcent les inégalités entre les femmes et les hommes et en créent de nouvelles. Or, il est possible de rendre nos espaces publics égalitaires en sortant du concept des « villes faites par les hommes pour les hommes ».

Les préjugés sur la marche ont la vie dure. « Ce n'est pas du sport », « c'est pour les vieux », « c'est un mode lent », « les piétons doivent être absolument séparés des autres modes pour être en sécurité », « la marche est réservée à ceux qui habitent en centre-ville », « les piétons sont uniquement sur les trottoirs et passages pour piétons »⁷... Alors qu'en son temps, Hippocrate disait déjà que « la marche est le meilleur remède pour l'homme ».

La marche, c'est bon pour la santé

L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) préconise 30 minutes d'activité physique par jour pour bénéficier de répercussions positives sur la santé. S'adonner quotidiennement à la marche à pied répond au besoin de pratiquer une activité physique régulière. La marche permet une réduction de la sédentarité, de l'obésité, et prévient les maladies cardio-vasculaires (Héran, 2011⁸). Et même si marcher, pour se rendre au travail ou à un arrêt de transport en commun par exemple, peut parfois s'avérer plus lent que de recourir à un autre mode de déplacement, cela signifie aussi profiter d'un temps utile pour pratiquer une activité physique... Et in fine, faire des économies dans les soins de santé.

En faisant la promotion de la marche, on améliore aussi notre environnement. La marche participe d'ailleurs à l'un des enjeux européens de l'horizon 2050 (vision à long terme), à savoir la décarbonisation (réduction des gaz à effet de serre)⁹.

La marche, c'est bon pour l'économie

Favoriser la marche est aussi un investissement rentable pour une commune. Comme le montre une enquête¹⁰ de 2019, chaque kilomètre parcouru par une voiture entraîne un coût externe de 0,11€, tandis que le vélo et la marche rapportent respectivement 0,18 € et 0,37 € par kilomètre. Une autre étude¹¹ montre l'importance de la marche pour le commerce local. En effet, contrairement aux idées reçues, c'est très souvent à pied qu'on se rend dans les petits et moyens commerces. La marche est aussi primordiale pour le tourisme de proximité. Une commune où il fait bon marcher est une commune plus accueillante pour les touristes, et qui compte davantage de nuitées dans les hôtels, de repas consommés dans les restaurants, d'achats dans les boutiques... La randonnée étant généralement une activité gratuite, il est difficile d'évaluer son impact économique. Pourtant, les différentes études montrent son importance au niveau de l'économie locale¹².

Il s'agit d'un mode de déplacement particulièrement respectueux de l'environnement au sens large du terme. D'une part, ce mode ne consomme aucune énergie particulière, mise à part l'énergie propre à l'individu qui pratique la marche. Il permet de répondre aux objectifs de la transition énergétique, qui traduit le passage d'un système dépendant essentiellement des énergies fossiles, à un système centré sur la consommation d'énergie renouvelable. D'autre part, si l'on comprend le terme « environnement » comme ce qui nous entoure, on peut dire que si l'on rééquilibre les espaces en faveur des piétons, on créera un environnement plus convivial susceptible d'augmenter le capital social des individus.

La marche contribue également au maintien, à la réhabilitation et à l'entretien des chemins et sentiers, et favorise la découverte du patrimoine naturel et bâti¹³.

6 <https://www.urbislemag.fr/la-ville-faite-par-et-pour-les-hommes-billet-509-urbis-le-mag.html>

7 [A pied d'oeuvre. Mettre les piétons au coeur de la fabrique des espaces publics - La librairie ADEME](#)

8 , La ville morcelée : effets de coupure en milieu urbain

9 <https://www.consilium.europa.eu/fr/policies/climate-change/>

10 <https://www.eltis.org/discover/news/new-study-reveals-social-benefits-cycling-and-walking-eu?fbclid=IwAR1V2-DoPtmt-Qa5TPqUI59yapXTRFb1B9aBzuVcWxE-WgVjeHf4xti2Anw>

11 <https://blogs.alternatives-economiques.fr/chassignet/2019/12/12/commerces-de-proximite-en-finir-avec-le-dogme-du-no-parking-no-business>

12 <https://www.ofme.org/documents/Accueil/Guide-LEADER-val-tourisme-territoires-ruraux.pdf>

13 Réhabiliter les chemins et sentiers. <https://territoires.frw.be/uploads/7/8/3/9/78394446/les-chemins-et-sentiers---fiche-d%C3%A9tail%C3%A9e.pdf>

La marche, c'est bon pour le lien social

« La marche est un prélude, un point de départ [...]. Elle favorise un contact direct avec la collectivité et permet de respirer l'air frais, de passer du temps à l'extérieur, [...] de vivre des expériences et de s'informer. A la base, la marche est une forme de communication entre les personnes qui partagent l'espace public » (Gehl, 2012, Pour des villes à échelle humaine). Elle participe ainsi au renforcement de l'urbanité entendue comme [un caractère propre d'un espace public] organisé pour faciliter au maximum toutes les formes d'interaction (Géoconfluences, 2017). Ce mode de déplacement permet d'augmenter les relations sociales entre les individus et de rendre nos espaces publics plus conviviaux et vivants. De plus, remettre la marche à pied sur le devant de la scène, c'est aussi combattre les injustices de l'accès à la mobilité pour les personnes non-motorisées. En effet, à l'exception des personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap, chaque individu se retrouve en situation d'égalité face à ce mode de déplacement. C'est ce qu'appelle Jan Gehl (Ibid.), la « durabilité sociale ». En aménageant donc des espaces favorables aux piétons, avec une attention pour les Personnes à Mobilité Réduite, on développe une politique qui touchera un maximum de personnes en visant à réduire de manière significative les difficultés à se déplacer.

La marche comme mode de déplacement

Il s'agit du premier mode de déplacement. Tout le monde est amené à marcher, même lors d'un déplacement en voiture, pour effectuer les premiers mètres vers le véhicule ou les derniers jusqu'au lieu de destination. Il est également totalement complémentaire avec les modes de transport collectifs car la marche à pied est toujours utilisée lors d'un déplacement :

- En début de parcours pour se rendre à un point d'arrêt de transport ;
- Au milieu du parcours pour effectuer une correspondance ;
- À la fin du parcours pour se rendre à sa destination finale.

Réaménager les espaces en faveur des piétons revient donc à améliorer les performances du système de transport alternatif à la voiture individuelle basé sur l'intermodalité (l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement). De plus, la marche partage, avec le vélo, le grand avantage de la fiabilité du temps de parcours. Au cours de sa vie, chaque personne sera confrontée à devoir se déplacer dans l'espace public en rencontrant une difficulté à se mouvoir, même temporaire (entorse, grossesse, courses ou charges à transporter, vue amoindrie, âge avancé, handicap...).

Quelles mesures pour augmenter le nombre de déplacements quotidiens à pied ?

Le principe S.T.O.P., inscrit dans le décret wallon relatif à la Mobilité durable et à l'Accessibilité, guide les différentes décisions et actions prises au niveau wallon.

Ce principe est décrit comme suit dans le décret précité : « Les aménagements sont priorisés en fonction des besoins des usagers de la manière suivante :

- Les aménagements en faveur des piétons (Stappen) ;
- Les aménagements en faveur des cyclistes (Trappen) ;
- Les aménagements en faveur des transports publics, des transports privés collectifs tels que les taxis, les voitures partagées ou le covoiturage (Openbaar Vervoer) ;
- Les aménagements en faveur des transports individuels tels que les parkings de délestage (Privé Vervoer). »

Un enjeu majeur consiste également à rencontrer les objectifs de la vision FAST 2030 où la part modale de la marche doit passer de 3% à 5%.

« La part modale de la marche devra passer de 3 % à 5 %, entraînant parallèlement, comme pour le vélo, une amélioration notable de la santé des citoyens. Diverses mesures seront prises à cet effet, tant en matière d'infrastructures (établissement, identification, réhabilitation et entretien des cheminements piétons) que pour susciter la prise de conscience des bienfaits de la marche/course vers son lieu de travail, comme activité sportive quotidienne¹⁴ ».

Mais au-delà de ce chiffre, ce sont surtout les courtes distances qui sont visées. L'objectif de ce plan est de permettre un report modal vers la marche pour les distances inférieures à deux kilomètres, voire cinq kilomètres.

C'est dans ce contexte qu'est présenté ce plan d'actions, composé de quatre volets sur lesquels il importe de travailler simultanément, et qui a pour objectif de rendre la pratique de la marche à la fois possible, sûre, confortable et normale pour toutes et tous, dès nos premiers pas, jusqu'à la fin de notre vie.

VOLET 1 : ASSURER LA GOUVERNANCE : ASSURER L'ORGANISATION ET LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN, LES MOYENS FINANCIERS ET HUMAINS, LE SUIVI DES ACTIONS

Ce volet reprend diverses mesures et actions visant à intégrer les enjeux de la politique piétonne dans toutes les politiques, et dans le quotidien des décideurs et des personnes en charge de la mise en place de mesures visant à faciliter les déplacements à pied. Le développement d'infrastructures ou de services en faveur des piétons s'avère parfois difficile car les personnes en charge de rendre effectives ces actions ne sont pas formées aux enjeux d'une politique piétonne. Les règles ne sont pas toujours adaptées au développement de la pratique de la marche, auquel cas il y a lieu de les amender. Afin de savoir d'où l'on vient, où l'on va, ce qui fonctionne et ce qui doit être amélioré, il est important également de monitorer la pratique de la marche en Wallonie.

Le changement attendu est que la politique piétonne soit implémentée de manière plus prégnante dans les politiques publiques (réglementation, formation, planification, monitoring...).

VOLET 2 : SE DÉPLACER À PIED : METTRE EN PLACE ET MAINTENIR DES AMÉNAGEMENTS EN FAVEUR DE LA MARCHÉ

L'objectif de ce volet vise l'ensemble des acteurs impliqués dans la mise en place des réseaux et infrastructures permettant aux usagers de se déplacer à pied en sécurité, de manière directe et agréable. Lorsqu'ils sortent de chez eux, les piétons ne doivent pas être bloqués par des barrières physiques (trottoirs non conformes, encombrés...) ou psychologiques (peur de l'agression, sentiment d'insécurité par rapport aux autres véhicules...) qui les empêcheraient de rejoindre leur lieu de destination (travail, école, arrêt de transport en commun...), qu'ils soient valides ou à mobilité réduite. Afin d'obtenir un véritable report modal vers la marche, c'est certainement le volet dans lequel les investissements doivent être prioritaires et les plus importants.

Le changement attendu est que les acteurs impliqués dans la mise en place des réseaux et infrastructures piétons intègrent réellement les besoins des piétons dans les aménagements.

¹⁴ <https://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilit%c3%a9/FAST%20Mobilite%20Wallonie%202030.pdf>



VOLET 3 : OFFRIR DES SERVICES.

Si l'infrastructure est l'élément de base pour développer une politique piétonne, il est parfois nécessaire d'accompagner des groupes cibles (communes, écoles, entreprises, public précarisé...) pour leur permettre de se déplacer à pied, en sécurité et de manière autonome, dans l'espace public. Parfois, l'infrastructure ne se suffit pas à elle-même et il est nécessaire de mettre en place des projets qui permettront aux citoyens (les enfants, les personnes âgées ou encore l'ensemble de la communauté) de se réapproprier l'espace public. Les collectivités doivent parfois être accompagnées pour tester des projets.

Le changement attendu est que ces publics se sentent en capacité de se réapproprier l'espace public (sécurité, autonomie, etc.).

VOLET 4 : COMMUNIQUER SUR LA POLITIQUE PIÉTONNE POUR SENSIBILISER ET RÉCOMPENSER LES PIÉTONS, ENCOURAGER LES PIÉTONS HÉSITANTS, ET CONVAINCRE LES PIÉTONS POTENTIELS.

De nombreuses actions visant à favoriser la marche existent déjà en Wallonie mais elles sont parfois méconnues. Ce constat est valable tant pour les citoyens que pour les décideurs, les techniciens... D'autres seront mises en avant dans les années qui viennent. Les raisons de se déplacer à pied (santé, bien-être, impact environnemental, économie...) sont également souvent méconnues. Il est donc important de les mettre en avant.

Le changement attendu est que la perception quant à la marche et aux enjeux piétons de ces publics-cibles évolue et que les actions mises en place en Wallonie soient mieux connues.

8

Le monitoring du Plan et de ses actions :

Comme indiqué plus haut, l'objectif du Plan est d'augmenter la part modale de la marche de 3% à 5% (Vision FAST). Mais au-delà de ce chiffre, ce seront surtout les courtes distances qui seront visées (augmentation des parts modales de la marche pour les distances inférieures à deux kilomètres, voire cinq kilomètres).

Pour chaque action, un indicateur de réalisation est précisé. Il fournit des informations sur le « produit » (biens et services) de chacune de ces actions. Le plan d'actions prévoit également des indicateurs de résultat, qui visent, eux, à fournir des informations sur ce qui a changé (au-delà de ce qui a été produit). Ces changements attendus sont explicités dans les quatre sous-sections précédentes.

Par ailleurs, en termes de résultat, il est important de distinguer les effets bruts des effets nets. L'effet brut de l'action est l'effet observé directement attribuable à cette action. Par exemple, une action peut être évaluée via le nombre de formations données (indicateur de réalisation). Cet indicateur permettra de savoir si l'action est concrètement mise en œuvre. Mais, pour connaître l'impact d'une action ou d'un ensemble d'actions sur la pratique de la marche, une évaluation de l'effet net doit être réalisée. Par effet net, on entend l'effet qui peut être attribué à la mise en œuvre du plan. La mesure de l'effet net (qui n'est pas observable) nécessite le recours à des techniques propres à l'évaluation.

Afin d'objectiver ces effets, et donc l'impact du Plan, un Observatoire des Modes actifs sera mis en place pour mesurer l'évolution de la pratique de la marche (et autres mobilité actives) en Wallonie. Cependant, il ne faut pas oublier que la vision FAST s'inscrit dans une transition climatique et que l'enjeu de diminuer les kilomètres parcourus en voiture est essentiel. Dès lors, pouvoir déterminer dans quelle mesure la politique en faveur de la marche a bien permis de réduire l'usage de la voiture a également toute sa pertinence. D'autres outils que l'observatoire devront donc évaluer l'impact des politiques en faveur de la marche, notamment le Tableau de Bord de la Mobilité. Des études qualitatives viendront aussi compléter les études statistiques afin d'évaluer l'évolution des pratiques

de la marche et ainsi mesurer si les actions mises en place ont un impact sur celle-ci. Un inventaire des infrastructures piétonnes permettra également de mesurer l'évolution des aménagements à destination des piétons.

La temporalité des actions.

Chaque action reçoit un indice de priorité de mise en place :

- 1. = A poursuivre/Renforcer
- 2. = A réfléchir et mettre en place d'ici fin 2024
- 3. = A réfléchir pour être mis en place à partir de 2024
- 4. = A réfléchir à partir de 2024



VOLET 1 : ASSURER LA GOUVERNANCE

MESURE 1.1 : ASSURER LA MISE EN PLACE DE LA STRATÉGIE PIÉTONNE.

OBJECTIF :

Travailler à la mise en place stratégique des politiques piétonnes à l'échelle de la Wallonie.

ACTIONS À METTRE EN PLACE :

● 1.1.1. Animer une Task force wallonne :

Cette TF a pour but de mettre en place un réseau d'acteurs institutionnels et de les fédérer pour une meilleure prise en compte de la marche aux différents niveaux de pouvoirs. Elle regroupe les différentes compétences ayant un lien avec le développement de la marche en Wallonie comme la Mobilité, la Sécurité routière, le Tourisme, l'Aménagement du territoire ou encore la Santé et l'Économie. Le SPW MI a en charge d'animer cette TF (via son Manager Mobilité active). Le Commissariat général au Tourisme viendra en appui, via la personne en charge des projets touristiques en lien avec la marche. Différents groupes de travail serviront à alimenter les travaux de celle-ci. Un membre du groupe de travail « représentants des usagers » est également invité à cette TF. Les TF vélo et piéton pourront éventuellement être fusionnées.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X= pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X	X	X	X	X	X	X
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT/ VISITWallonia	UVCW	FRW
X	X	X	X	X	X	X

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Liste des réunions tenues et des points discutés (via PV des réunions)

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable

● **1.1.2. Animer un groupe de travail « représentants des usagers » :**

S’y retrouvent : Tous à Pied, Atingo, Access-i, CAWAB, UWE, UCM, les cellules syndicales, Chemins du Rail, Empreintes, Club Alpin Belge (fédération de la Marche reconnue par la FWB), Sentiers de Grandes Randonnées... Il s’agit d’un groupe de travail mixte Mobilité/Tourisme. Ce Groupe de travail est convoqué à intervalle régulier pour faire le point sur le plan d’actions, entendre les usagers sur les dossiers problématiques. Le Commissariat général au Tourisme viendra en appui, via la personne en charge des projets touristiques en lien avec la marche.

Proposition de partenaires de l’action. A faire valider par ceux-ci (x = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
				X		

Mise en place de l’action (voir note de fin de document) : 2

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Liste des réunions tenues et des points discutés (via PV des réunions)

Sources financières à mobiliser :

- Couverte dans le cadre des subventions actuelles octroyées aux différentes associations précitées

11

● **1.1.3. Faire remonter les besoins liés à la marche aux différentes échelles du territoire (communal, régional, fédéral, européen) :**

Actuellement, il n’existe pas de commission piétonne à l’échelle fédérale, ni européenne. Cependant, l’administration wallonne sera attentive à faire remonter les différents besoins et points d’attention au niveau des instances européennes, fédérales, communautaires concernées par les actions en lien avec la politique piétonne. La Wallonie proposera la mise en place d’une commission fédérale piétonne, à l’instar de la commission fédérale vélo.

Proposition de partenaires de l’action. A faire valider par ceux-ci (x = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
				X		

MESURE 1.2. : ASSURER LE MONITORING DE LA POLITIQUE PIÉTONNE

OBJECTIF :

Un monitoring des pratiques piétonnes permet d'évaluer l'évolution de la pratique de la marche, des objectifs fixés, de pouvoir adapter les mesures mises en place. Il s'agit aussi d'un outil important de communication et de sensibilisation. Il doit aussi permettre d'affiner les rapports concernant les déplacements des Wallons, en intégrant mieux la réalité multimodale. A titre d'exemple, dans les statistiques actuelles, l'entièreté du trajet est souvent attribuée au mode de transport principal, ce qui devrait être corrigé.

ACTIONS À METTRE EN PLACE :

● 1.2.1. Mieux connaître l'usage de la marche au niveau statistique :

Afin de suivre la tendance de l'utilisation de la marche de façon centralisée, le souhait est de mettre en place un observatoire des modes actifs avec un volet utilitaire mais également touristique. Cet observatoire sera nourri via des comptages manuels, automatiques ou citoyens, des enquêtes de mobilité, un baromètre piéton¹⁵, des sondages ou encore via la mise à disposition de données de type "big data". Une attention particulière sera portée à l'homogénéité des données récoltées afin de permettre un traitement et une comparaison de celles-ci dans le temps. Cet observatoire¹⁶ s'intégrera dans le Tableau de Bord de la Mobilité de la Région wallonne.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
X		X		X		

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2023 : x
- -2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Liste des réunions tenues et des points discutés (via PV des réunions)

Sources financières à mobiliser :

- Couverte dans le cadre des subventions actuelles octroyées aux différentes associations précitées

¹⁵ <https://www.tousapied.be/nos-projets/barometre-pieton/>

¹⁶ Une étude est en cours visant à l'élaboration des modes de collecte d'informations et des méthodologies pour une mesure de la pratique des modes actifs en Wallonie. Le système d'information élaboré qui en découlera permettra de constituer les bases d'un « observatoire des modes actifs » à l'échelle régionale et dont la forme institutionnelle reste à définir.

1.2.2. Mieux connaître l'usage de la marche au niveau qualitatif :

L'observatoire¹⁷ des modes actifs sera aussi chargé de réaliser des études « qualitatives » sur la pratique de la marche. Par exemple, l'utilisation de la marche dans les espaces publics sous le prisme du genre ou de l'âge.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
X		X		X		

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre d'enquêtes menées

Sources financières à mobiliser :

- Couverte dans le cadre d'une subvention octroyée à l'IWEPS
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la mise en place d'un Observatoire des Modes Actifs (servira à plusieurs actions)

● 1.2.3. Inventorier les aménagements piétons et leur état :

Afin de disposer d'un état des lieux à jour de l'ensemble du réseau, des infrastructures piétonnes, indépendamment du gestionnaire du réseau. Assurer une inspection des infrastructures spécifiquement mises en place pour les piétons, pouvoir s'assurer que les infrastructures mises en place conservent un niveau de qualité et de sûreté optimal dans le temps, grâce à un contrôle, un entretien et un remplacement réguliers.

L'inventaire de l'existant est d'ailleurs souvent l'une des premières étapes/missions lors d'une réflexion sur la mise en place d'un réseau piéton, d'un groupe de travail « mobilité / mobilité active » dans le cadre des Opérations de Développement rural.

Ceci pourra se faire via différentes sous-actions :

- L'actualisation de l'Atlas des voiries communales permettant de connaître l'ensemble du réseau viaire potentiellement disponible pour les piétons.
- A l'instar de ce qui est en train d'être mis en place pour les infrastructures cyclables, mettre à disposition un outil de cartographie dynamique piéton permettant d'encoder les aménagements piétons sur l'ensemble du réseau.
- Inventorier et caractériser les infrastructures piétonnes sur voiries régionales.
- Promouvoir l'utilisation d'outils permettant de faire remonter des anomalies (GAP pour les voiries régionales, à destination des agents régionaux, ou de type Fix My Street pour toute catégorie de voirie, à destination des communes et citoyens) et faciliter leur analyse, l'interconnexion des outils, la résolution des problèmes, ainsi que la réponse à l'usager.

¹⁷ Une étude est en cours visant à l'élaboration des modes de collecte d'informations et des méthodologies pour une mesure de la pratique des modes actifs en Wallonie. Le système d'information élaboré qui en découlera permettra de constituer les bases d'un « observatoire des modes actifs » à l'échelle régionale et dont la forme institutionnelle reste à définir.

Le travail étant très conséquent, une priorisation des lieux est envisageable (ex. abords d'écoles, gares, hôpitaux... dans un rayon de 1 à 2 km).

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X		X				
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
				X		X

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 3

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Pourcentage du territoire couvert par un inventaire des infrastructures piétonnes

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable, à définir ultérieurement

● **1.2.4. Assurer la concertation des usagers dans l'analyse des décisions « réseaux et infrastructures piétonnes » :**

Mener avec les usagers la réflexion sur le réseau piéton wallon dans le but d'objectiver les profils des usagers, leurs motivations, les freins rencontrés, leurs origines-destinations, leur sentiment de sécurité/insécurité. Ceci pourra se faire via différentes sous-actions :

- Mise en place du processus repris dans la directive européenne 2019/1936 relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières, pour la prise en compte de la mobilité et de la sécurité pour l'ensemble des usagers lors de l'élaboration et du suivi des projets d'espaces publics.
- Consultation des représentants des usagers au sein des commissions et comités modes actifs communaux, CCATM, CLDR. Les informations transmises dans ces comités seront remontées à la Région.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X= pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X		X				
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
						X

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Mise en place d'outils de consultation
- Suivi apporté aux propositions soumises

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable

● 1.2.5. Mettre en place un outil d'identification des accidents impliquant des piétons :

Mieux connaître les accidents impliquant des piétons. L'objectif est double : d'une part avoir une compréhension plus fine des facteurs et des circonstances des accidents impliquant des piétons et, d'autre part, identifier les zones accidentogènes pour les piétons.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
		X				

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 3

- 2023 :
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Mise en place d'un centre de connaissance
- Suivi apporté aux propositions soumises

Sources financières à mobiliser :

- A définir par l'AWSR

● **1.2.6. Mettre en place un monitoring analytique des dépenses et des bienfaits d'une politique piétonne :**

Premièrement, pouvoir préciser les coûts des différents équipements, infrastructures mais aussi services liés à la politique piétonne. Ceci dans le but de disposer d'un référentiel commun à la région et d'aider les collectivités dans leurs choix d'investissements. Deuxièmement, continuer à évaluer les impacts positifs d'une politique piétonne sur l'économie, la santé, le tourisme...

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X	X	X		X	X	X
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
X	X		X	X	X	X

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 3

- 2023 :
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Rédaction du document

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable – à définir ultérieurement



MESURE 1.3. : METTRE EN PLACE UN PLAN DE FORMATION

OBJECTIF :

Utiliser les nombreuses compétences des professionnels, actuels et futurs, de la mobilité pour œuvrer à changer les mentalités et mettre en place des projets en faveur de la marche. Cela permettra à chacun d'être à jour en matière de prise en compte des piétons dans les aménagements et de pouvoir communiquer pour développer la politique piétonne. Il est donc nécessaire d'intégrer les enjeux de la marche dans les programmes de mobilité durable destinés aux entreprises, aux communes, aux villes, aux régions...

ACTIONS À METTRE EN PLACE :

● 1.3.1. Intensifier la prise en compte de la marche et de ses aspects sécuritaires dans les formations à destination des écoles (EMSR) :

Lors de leur formation, les Référents en Education à la Mobilité et à la Sécurité Routière dans les écoles acquièrent des compétences nécessaires pour inciter à l'usage de modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle, autour des dimensions « mobilité » et « sécurité », ainsi que les outils permettant de mettre en place des animations. La prise en compte des actions pour les piétons continuera à être développée dans le cadre de ces formations, notamment via des boîtes à outils « piéton » à destination des écoles reprenant les formations existantes, appels à projets, outils de communication...

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
		X				

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de personnes formées
- Nombre d'heures consacrées à la politique piétonne

Sources financières à mobiliser :

- Intégré à la formation actuelle des référents EMSR

● Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser de visites de terrains (servira à plusieurs actions)**1.3.2. Intensifier les formations à destination des entreprises (Mobility Manager) :**

Les référents mobilité dans les entreprises acquièrent les compétences nécessaires pour convaincre de l'intérêt d'une autre mobilité dans les déplacements domicile-travail (et professionnels) et de l'importance de proposer des services en la matière. Il est question ici de développer l'usage de la marche en sécurité par les employés. La prise en compte des actions pour les piétons continuera à être développée dans le cadre de ces formations, notamment en :

- Continuant à assurer la formation de Mobility Manager lors de plusieurs sessions par an ;
- Intégrant une dimension mobilité/sécurité routière dans les formations de reconversion professionnelle, de conseiller en environnement (ex. IFAPME) ou encore dans le cadre de formations données par divers partenaires (AWSR, Tous à Pied...).

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X					X	
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
		X				

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de personnes formées
- Nombre d'heures consacrées à la politique piétonne

Sources financières à mobiliser :

- Intégré à la formation actuelle des Mobility Managers, organisée en partenariat avec l'UWE
- Intégré dans le cadre du soutien financier accordé aux associations précitées
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser des visites de terrains (servira à plusieurs action)
- Via l'AWSR qui n'organise pas de formation spécifique « Piéton » mais des formations « partage de la route » où la marche est reprise.

● **1.3.3. Intensifier les formations des Conseillers en Mobilité (CeM) et Conseillers en Aménagement du territoire et en Urbanisme (CATU), qui comprennent un module piéton :**

Continuer à développer la formation continue des Conseillers en Mobilité et des Conseillers en Aménagement du territoire et en Urbanisme sur diverses matières, dont la politique piétonne (Code de la route, infrastructures, transport des marchandises...). Des formations continues en présentiel ou encore des webinaires thématiques sur la plateforme web CEM seront prévus.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						

IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
				X	X	

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de personnes formées
- Nombre d'heures consacrées à la politique piétonne dans la formation.

Sources financières à mobiliser :

- Intégré à la formation actuelle des CeM et CATU
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser des visites de terrains (servira à plusieurs action)

● **1.3.4. Intensifier les formations à l'accessibilité :**

Continuer à développer ces formations permettant aux auteurs de projets/personnes en charge de la réalisation, de l'exécution et de la réception de travaux d'acquérir les savoirs et savoir-faire nécessaires à la conception, à l'exécution et à la gestion de voiries et espaces publics accessibles. Ces formations visent tant les administrations régionales que communales.

19

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de personnes formées
- Nombre d'heures consacrées à la politique piétonne

Sources financières à mobiliser :

- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la

limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser des visites de terrains (servira à plusieurs actions)

● **1.3.5. Proposer des formations piétonnes à l'attention des politiques et agents impliqués dans la politique piétonne, aux niveaux régional, communal, privé :**

Cette formation pourra se faire en complément de la formation de Conseiller en Mobilité de la Wallonie. Ces formations viseront à aborder les différents axes stratégiques de la politique piétonne : gouvernance, réseaux et infrastructures, services, communication et sensibilisation.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
				X	X	

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de personnes formées
- Nombre d'heures consacrées à la politique piétonne

Sources financières à mobiliser :

- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser des visites de terrains (servira à plusieurs actions)

● **1.3.6. Sensibiliser les futurs professionnels de la mobilité (étudiants en architecture, en urbanisme, futurs ingénieurs civils...) à la politique piétonne :**

La Région se met à disposition du monde académique pour permettre d'avoir le plus en amont possible une vision intégrée de la marche dans le cadre de la mobilité utilitaire ou de tourisme, de la sécurité routière et des aménagements. Un cours de gestion de la mobilité et/ou de tourisme et sécurité routière pourrait être également proposé dans le cursus universitaire, notamment dans les masters des différentes universités et hautes écoles francophones proposant un master en environnement, en développement durable, en urbanisme et aménagement du territoire.... Des sujets de stages ou de mémoires peuvent également être proposés aux étudiants (ex : recherches de solutions urbanistiques ou actions à mettre en place pour faciliter les déplacements à pied vers une école).

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
				X	X	

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 3

- 2023 :
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de personnes formées
- Nombre d'heures consacrées à la politique piétonne

Sources financières à mobiliser :

- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la consultance sur la marche (servira à plusieurs actions)

● **1.3.7. Développer et soutenir un Pool Piéton relatif aux méthodologies d'apprentissage et à la pratique de la marche dans la circulation :**

Former les conseillers en mobilité, agents de prévention et de sécurité, éducateurs sportifs, policiers, bénévoles... Ils sont alors disponibles pour soutenir les différentes dynamiques imaginées au sein de la commune et de ses écoles, entre autres pour l'encadrement du Brevet du Piéton, de Pédibus, de Rangs piétons, pour la mise en place de rues scolaires, de zones de rencontres, de zones piétonnes.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X				X		
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
		X				

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 3

- 2023 :
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de personnes formées

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable, à déterminer ultérieurement



MESURE 1.4. : ASSURER UN SUIVI ET UNE ÉVOLUTION DE LA RÉGLEMENTATION ET DE LA PLANIFICATION DE LA POLITIQUE PIÉTONNE

OBJECTIF :

Afin de rendre la pratique de la marche plus aisée et plus sûre, une évolution des règles est parfois nécessaire, tout comme l'imposition réglementaire de certains standards (largeur, planéité des trottoirs, disposition des bornes de recharges électriques en-dehors des trottoirs...).

Il convient de prendre systématiquement en compte les besoins des piétons en matière d'aménagement des espaces publics et plus spécifiquement en matière de gestion de la circulation, et de respecter les bons principes de planification de « courtes distances », comme éviter les détours ou encore favoriser la perméabilité des déplacements piétons au sein des quartiers, îlots urbains et espaces bâtis.

Durant des décennies, nous avons procédé à une séparation des flux, reléguant les piétons sur des espaces de plus en plus réduits, notamment dans un objectif de fluidification des flux motorisés. Il faut aujourd'hui opérer un changement de paradigme et remettre le piéton au centre des préoccupations. Les besoins des piétons en termes de confort et de sécurité doivent être pris en compte prioritairement.

Sans pour autant le déresponsabiliser, il est important que les règles qui régissent l'utilisation de l'espace public protègent mieux le piéton, notamment en renforçant les mesures de sanction lorsque la sécurité des piétons est mise en cause.

Tel que prévu dans le décret wallon relatif à la Mobilité durable et à l'accessibilité, une attention particulière sera portée pour que le principe STOP soit pris en compte dans l'évolution des règles.

Une des mesures concerne par exemple l'adoption de recommandations standards de construction minimum pour les trottoirs, la définition de sections linéaires, un statut proche de la zone de rencontre qui permet aux piétons de passer partout sur la chaussée (et pas seulement par le linéaire le plus direct et en angle droit par rapport à la route des véhicules motorisés), de feux favorables aux piétons avec des temps de passage améliorés, une longueur minimum dans les traversées et des traversées en une seule fois, une visibilité accrue en amont des passages pour piétons.

Les trottoirs étant soumis à une pression importante (panneaux de signalisation, terrasses, poubelles domestiques... et maintenant, implantation de bornes de recharges électrique), il est nécessaire de faciliter la mise en place de règles et recommandations permettant aux trottoirs de garder leur fonction première, à savoir le déplacement des piétons.

Il est également important de continuer à travailler à la sécurisation des trottoirs par rapport à la voirie, à la sécurisation des passages pour piétons, à l'adaptation des vitesses lorsque cela est pertinent, à la mise en œuvre d'une politique de prévention et de répression qui soit plus dense et davantage ciblée sur la mise en danger des usagers actifs.

A partir de 2025, il sera déployé, en étroite concertation avec les communes, des zones apaisées dans les agglomérations et en particulier les zones 30, et sera favorisée la réduction de vitesse de 90 à 70km/h sur les autres routes, en fonction de la réalité du bâti et de la sécurité de l'ensemble des usagers.

En application du principe STOP, la Wallonie visera à privilégier la circulation des piétons en cas de conflit d'usages, notamment avec la circulation automobile. En juin 2018, le parlement de Berlin a approuvé la première loi de mobilité d'Allemagne qui promeut des mesures pour rendre la ville plus piétonne et marchable.

En 2017, un amendement de la loi sur la construction allemande a intégré une catégorie de zonage dite « zones urbaines » dont l'objectif était de permettre le redéveloppement des espaces bâtis en encourageant une densité et une mixité d'usages et ainsi créer des opportunités pour établir une ville mixte des courtes distances (modifications des surfaces de construction, des surfaces de plancher). Il importe en effet d'établir des structures spatiales compactes, de favoriser les courtes distances, de promouvoir des espaces mixtes et de renforcer l'économie locale.

ACTIONS À METTRE EN PLACE :

1.4.1. Proposer des adaptations des codes de la route (régional et fédéral) pour mieux prendre en compte les besoins des piétons : en concertation avec les usagers, la Cellule Mobilité Active du Service Public de Wallonie fait remonter à ses collègues du SPW Mobilité et Infrastructures des propositions de révision du Code de la Route (compétence fédérale), celui-ci offrant toute une série de possibilités d'améliorer significativement la qualité du réseau piéton. Par exemple : la Région wallonne sera attentive à proposer des améliorations sur les objectifs du code (prise en compte de l'espace public de manière globale, application du principe STOP...), à suggérer la mise en place de nouvelles normes (interdiction du stationnement moto sur les trottoirs, priorité du piéton lors de la traversée en agglomération...), ou encore à préconiser l'adaptation du régime de sanctions (sanctions plus sévères lors de la mise en danger des piétons).

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
					X	

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Réalisation et adaptation d'articles du Code de la Route qui encouragent les modes de déplacements actifs (dont la marche) et prend en compte leur sécurité.

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable

● **1.4.2. Proposer des adaptations du Code du gestionnaire et du Qualiroutes, ou des recommandations via la Sécurithèque, pour mieux prendre en compte les besoins des piétons et assurer leur sécurité :**

Continuer à faire évoluer ces documents en faveur des piétons au regard du principe STOP. Ceux-ci offrant toute une série de possibilités d'améliorer significativement la qualité des aménagements à destination des piétons.

Ces améliorations concernent notamment l'amélioration des traversées piétonnes en termes de visibilité, ou encore les temps d'attente aux passages pour piétons régis par des feux.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
					X	

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Réalisation et adaptation d'articles du Code du gestionnaire qui encouragent les modes de déplacement actifs (dont la marche) et prennent en compte leur sécurité.
- Réalisation et adaptation des fiches de la Sécurithèque
- Compléter le Qualiroutes en homologuant des types de revêtement pour les aménagements piétons.

Sources financières à mobiliser :

- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés

● **1.4.3. Assurer une base législative permettant la mise en place des diverses politiques piétonnes :**

Notamment via la mise en place d'un décret relatif à la politique de mobilité et modifiant le décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité durable et à l'accessibilité locales. Le décret relatif à l'agrément et aux subventionnements des partenaires en matière de mobilité durable, de sensibilisation et d'éducation à la sécurité routière est également concerné.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
					X	

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Mise en place des décrets

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable

● **1.4.4. Assurer une concordance de la politique piétonne au niveau des outils de planification :**

Renforcer la prise en compte de la marche et de ses aspects sécuritaires dans le cadre des Plans (inter) Communaux de Mobilité, des Plans Urbains de Mobilité, des futurs Plans de Mobilité des Bassins de Mobilité, des Programmes Communaux de Développement Rural, des Schémas de développement communal, des Schémas d'orientation local, ou encore des processus de Revitalisation ou de Rénovation urbaine...

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X		X	X			
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
					X	X

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Réalisation et adaptation de documents stratégiques où le piéton est pris en compte de manière suffisante

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable



● **1.4.5. Réfléchir à des adaptations en matière de réglementation concernant le développement territorial et l'urbanisme pour mieux prendre en compte les besoins des piétons et ou réaliser des documents d'orientation offrant toute une série de possibilités d'améliorer significativement la qualité du réseau piéton.**

Ci-après une liste non exhaustive de mesures/recommandations pouvant être discutées :

- Tenir compte de la sensibilité des piétons et de leur exposition aux facteurs climatiques et aux ambiances, dans l'optique d'améliorer le cadre de vie (ex : cheminements piétons accompagnés de plantations d'arbres, d'espaces de séjour, de cheminements couverts où c'est possible, de présence d'eau sur les places, d'un éclairage créant un climat plus sûr, ou encore agrémentés d'éléments artistiques).
- Réserver les trottoirs existants et à venir à la pratique de la marche : le mobilier urbain et autres bornes de recharge, panneaux routiers, parcmètres, fosses de plantation, balisage, chevalets, enseignes mobiles, drop zones de vélos et trottinettes, planchers de terrasses, etc., ne doivent pas gêner le parcours du piéton. Les planchers de terrasse doivent être réalisés en voirie.
- Lors de la construction d'un nouveau trottoir, prendre en compte la dimension de la norme minimale (1.5m), mais viser également la dimension optimale en lien avec le potentiel piéton présent ou futur.
- Tenir compte d'une qualité d'usage et d'accessibilité pour tous notamment au niveau des revêtement des sols.
- Réfléchir à la notion de qualité d'usage des aménagements pour les piétons et du principe de design universel à appliquer à tout nouvel aménagement de l'espace public.
- Prendre en compte la « Marchabilité » comme critère essentiel dans le design et le développement de plans et réglementations afin que la qualité des espaces piétons devienne une priorité de l'urbanisme.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X		X	X			
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
					X	

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 4

- 2023 :
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Réalisation et adaptation de documents stratégiques où la marche est prise en compte de manière suffisante

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable

● **1.4.6. Adapter la fiscalité liée à la marche :**

La Wallonie veillera à faciliter et à relayer aux instances compétentes les mesures permettant la mise en place d'incitants à la pratique de la marche : prime piétonne, indemnités pour les déplacements à pied.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X		X	X			
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Réalisation et adaptation de documents stratégiques où la marche est prise en compte de manière suffisante

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable

27

● **1.4.7. Assurer une meilleure prise en compte des piétons lors des constructions, rénovations ou transformations d'immeubles :**

Les termes « marchabilité » et « accessibilité » pourraient être intégrés au CODT et au GRU comme critères essentiels dans la conception et le développement de plans et de réglementations.

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X	X		X	X		
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Evolution de la législation pour faciliter l'accessibilité dans les immeubles

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable

MESURE 1.5. : ASSURER UNE MISE EN RÉSEAU DES ACTEURS PIÉTONS

OBJECTIF :

Créer une dynamique entre les collectivités qui s'engagent dans une politique piétonne. Une telle mise en réseau doit permettre d'échanger sur les pratiques de la marche, positives comme négatives, d'intensifier les efforts accomplis par les collectivités ou d'autres organismes et associations en faveur de la promotion de la marche.

ACTIONS À METTRE EN PLACE :

● 1.5.1. Mettre en place un groupement de collectivités/institutions/représentants du monde de la marche :

Rassembler, fédérer les acteurs de la politique piétonne. L'objectif sera d'intégrer la marche dans les financements de recherche : programmes de recherche, appels à projets et subventions pour des projets pilotes. Il conviendra de réfléchir à l'acteur qui est le plus pertinent pour mener cet objectif. A titre d'exemple, citons l'Académie des Modes Actifs (France) et le Fietsberaad (Flandre).

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X	X	X		X	X	X
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
X	X		X	X	X	

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 3

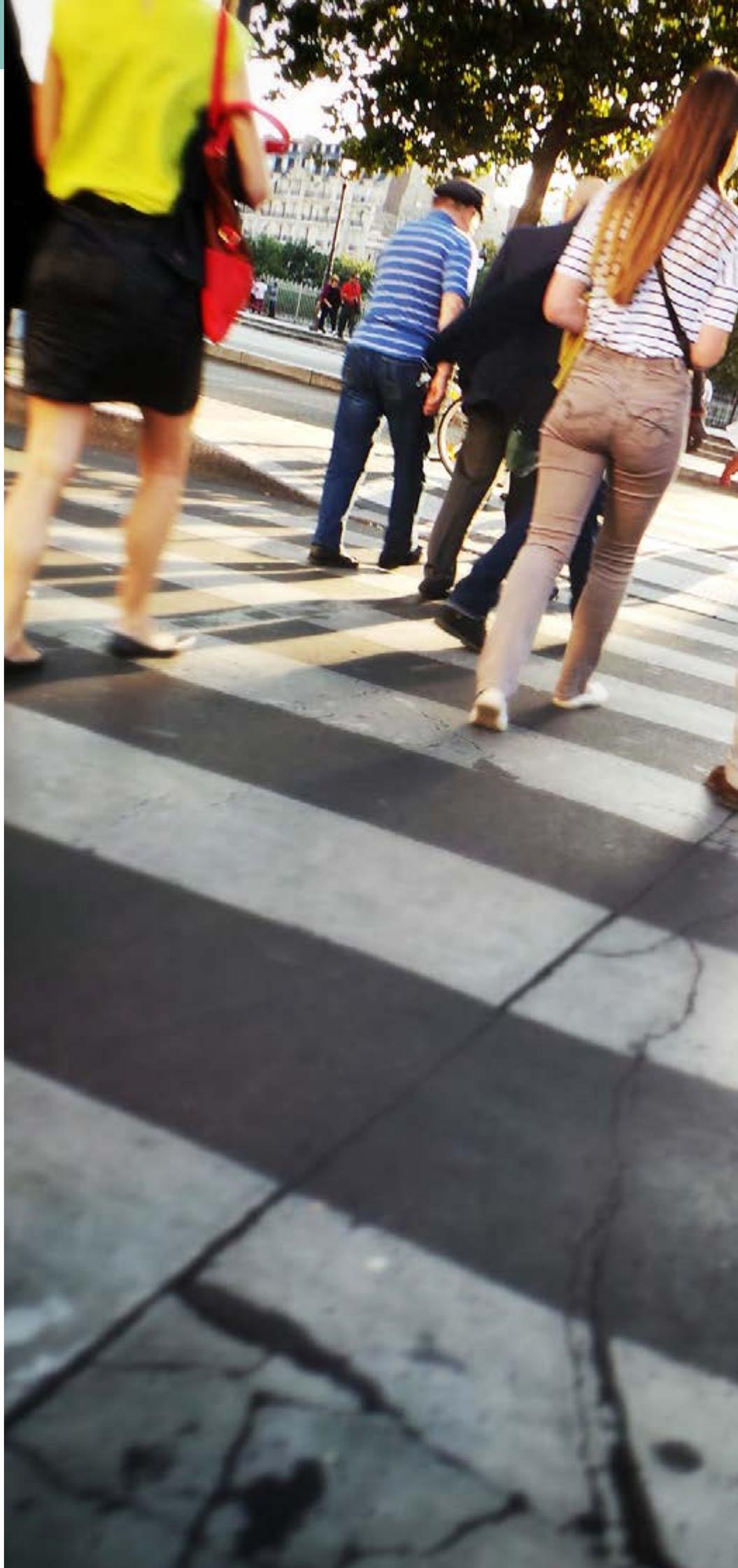
- 2023 :
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Mise en place d'une réflexion sur la structure pouvant assurer ce rôle

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable – à définir ultérieurement



VOLET 2: AMÉNAGER POUR FAVORISER LES DÉPLACEMENTS À PIED

MESURE 2.1. : DÉFINIR DES RÉSEAUX PIÉTONS UTILITAIRES ET RÉCRÉATIFS

OBJECTIF :

Les aménagements en faveur de la marche visent à rencontrer au mieux les besoins des personnes se déplaçant à pied afin de leur offrir une amélioration significative des conditions de déplacement. Ces besoins sont rencontrés par les critères suivants :

- Plus d'espace alloué à la circulation piétonne, ce qui revient à mieux répartir les largeurs disponibles entre usagers ;
- Respect du principe d'accessibilité universelle (traversées de plain-pied, abaissement de bordures, dalles podotactiles...) ;
- Sécurité liée à l'infrastructure routière ;
- Qualité d'usage du revêtement (planéité, adhérence ...).

Il est également très important de prendre en compte la sécurité subjective (contrôle social), le caractère direct du cheminement, l'éclairage, les expériences positives¹⁸, les services offerts aux piétons (bancs pour se reposer, fontaines pour se désaltérer...), l'entretien. Ces différents critères peuvent être regroupés sous le vocable de la « marchabilité » de l'espace public.

Il y aura également lieu d'être attentif à mettre en place des aménagements en faveur de la marche, tant dans les villes où le tissu urbain est plus dense que dans les villes moyennes, et dans les zones peu denses, notamment en repensant les traversées de villages, en s'appuyant sur les réseaux de chemins et sentiers.

ACTIONS À METTRE EN PLACE :

● 2.1.1. Hiérarchiser le maillage de voies :

A l'instar du réseau routier, il faut pouvoir identifier les différents types de voies (axes de circulation incontournables, voies secondaires, locales, de desserte...), inviter les communes à proposer une hiérarchisation du réseau piéton qui répondra aux besoins des piétons notamment en termes d'infrastructures, proposer des quartiers, centres (urbains ou villageois) apaisés où la vie locale prime sur l'optimisation de la circulation automobile. Le réseau de loisir doit également être pris en compte. Ce dernier et le réseau utilitaire ont tendance à se chevaucher et il est nécessaire de les intégrer.

¹⁸ <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/marche-plaisir-ville>

La définition d'un réseau piéton étant d'échelle communale, elle peut se faire :

- Via l'actualisation ou la réalisation d'un P(I)CM ;
 - Via un soutien financier pour la réalisation d'études menant à l'établissement de réseaux piétons communaux ou intercommunaux ;
 - Via des soutiens financiers accordés à des structures territoriales comme les Provinces, GAL, Parcs naturels... ;
 - Via un accompagnement de la Cellule Mobilité Active du SPW-MI.
- En outre, la Région wallonne déterminera pour ses voiries les portions où la fréquentation et le potentiel piétons sont importants afin de prioriser les portions de voiries nécessitant des adaptations, ainsi que les entretiens.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X		X				
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
				X		

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Pourcentage du territoire couvert par un réseau piéton structurant

31

Sources financières à mobiliser :

- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la mise en place d'une étude du réseau piéton à servant à plusieurs actions



● **2.1.2. Soutenir les autres échelles du territoire wallon (GAL, communes...) :**

Une réflexion peut être également menée pour faciliter l'accès à pied vers différents types de pôles, via notamment des Bilans de Mobilité qui doivent être pensés de manière multimodale. On pensera notamment à améliorer l'accessibilité piétonne vers :

- Les écoles
- Les entreprises
- Les lieux d'intermodalité comme les gares, arrêts TEC, Mobipôles, Mobipoints....

Dans le cadre du redéploiement du réseau de transport en commun, une attention particulière est apportée à la complémentarité entre le transport en commun et la marche.

Il est important d'identifier et d'aménager les itinéraires vers ces différents pôles, en garantissant la sécurité des trajets pour tous les publics et usagers.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X		X				
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
						X

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Pourcentage du territoire couvert par un réseau piéton de desserte locale.

Sources financières à mobiliser :

- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser une étude du réseau piéton à servant à plusieurs actions

● **2.1.3. Définir le réseau piéton de loisir :**

Celui-ci reprend les différents types de réseaux piétons à vocation touristique (points-nœuds, itinéraires touristiques balisés par le CGT, réseau des Sentiers de Grande Randonnée...) dont il faut continuer à déployer l'offre. Une attention particulière devra être apportée à l'utilisation mixte piétons/cyclistes qui peut se révéler problématique, notamment sur les RAVeL.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
				X		

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Suivi de la requalification de l'offre en matière d'itinéraires touristiques balisés
- Mise en place des réseaux-points nœuds dans toutes les provinces

Sources financières à mobiliser :

- A définir par le CGT

● 2.1.4. Mettre en place des circuits touristiques accessibles aux personnes à besoins spécifiques :

A l'instar des circuits développés pour le vélo, il sera intéressant de proposer des itinéraires certifiés pédestres, sur base d'une méthodologie adaptée à ce public, dont la réalisation a été confiée à Access-i.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
				X		

33

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

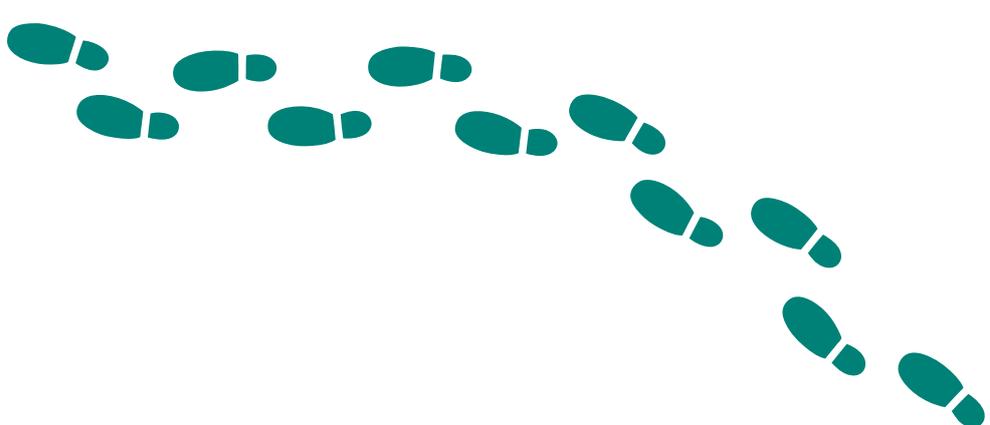
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de nouveaux circuits PMR accessibles
- Diversification de l'offre

Sources financières à mobiliser :

- A définir par le CGT



MESURE 2.2. : AMÉLIORER LE NIVEAU DE QUALITÉ DES INFRASTRUCTURES PIÉTONNES/FAIRE LE CHOIX DU BON AMÉNAGEMENT

OBJECTIFS :

Systématiser les recommandations pour la prise en compte des piétons dans les aménagements, promouvoir la connaissance et l'application de ces aménagements et investir dans la mise en place des aménagements correspondants pour assurer un confort optimal des déplacements à pied.

Une attention particulière sera portée à ce que l'infrastructure piétonne ne se limite pas à répondre à un besoin de sécurité, même si celui-ci est primordial. L'infrastructure doit notamment¹⁹ :

- S'insérer dans son environnement immédiat en prenant en compte :
 - La cohérence des cheminements, la continuité des intersections, des jalonnements ;
 - L'accessibilité des cheminements, des équipements, des traversées ;
 - La sécurité des aménagements piétons, la structuration des cheminements, via l'éclairage, les traversées, les feux sonores notamment ;
 - La qualité environnementale (climatique, propreté, environnement bâti) ;

- Donner envie de marcher en prenant en compte :
 - Le confort (perceptions, nuisances, activités, social) ;
 - La sûreté (protection face à autrui)²⁰
 - La lisibilité (repère, statut de la voie)
 - La visibilité (vision, cloisonnement)
 - L'usage (déplacement, temporalité)

La place dans l'espace public n'étant pas extensible, il y a aussi lieu de changer la manière d'aborder les choix d'aménagement. Au lieu de calculer le strict minimum pour la circulation des piétons, on peut regarder le strict nécessaire à la circulation des voitures et rayons de giration et redistribuer l'espace aux modes actifs. Des solutions existent ou sont à trouver pour notamment continuer à répondre aux besoins des services de secours²¹, des agriculteurs, du transport des marchandises (cyclologistique par exemple). Pour donner plus de place à ceux-ci, il faut pouvoir remettre en question, lorsque cela est pertinent, le stationnement dans l'espace public, les vitesses pratiquées, les plans de circulation. L'observation de l'utilisation de l'espace public, notamment lors d'épisodes neigeux (sneckdown²²) ou même pluvieux peut être révélatrice de l'espace « perdu » pour les modes actifs.

19 Eléments basés sur le travail de Nicolas Buttet dans le cadre d'un stage au Cerema en 2021 : «Comprendre la marchabilité – Comment évaluer la place du piéton dans les espaces publics ?» <https://www.cerema.fr/system/files/documents/2021/12/livret-marchabilite2.pdf>

20 La sûreté est l'ensemble des mesures déployées pour prévenir les actes de malveillances humaines, notamment le vol, les agressions physiques. La sécurité fait cependant référence à l'ensemble des mesures déployées pour protéger les personnes des accidents causés par un véhicule par exemple.

21 <https://collectivitesviabiles.org/etudes-de-cas/ville-de-quebec-concilier-rues-etroites-et-contraintes-vehiculaires.aspx>

22 <https://www.lemonde.fr/blog/transports/2017/12/01/neige-revele-espace-public/>

Le bon aménagement est un des piliers de la politique piétonne. La « Stratégie piéton et accessibilité universelle du Grand Genève » pointe que l'on est une Personne à Mobilité Réduite souvent plus à cause de la situation que de l'incapacité individuelle : « Les personnes à mobilité réduite (PMR), concept englobant à la fois les personnes vivant avec une incapacité durable (motrice, visuelle, auditive, cognitive, etc.), mais aussi temporaire (poussette, femme enceinte, livreur, etc.), se retrouvent en "situation de handicap" lorsqu'il y a une incompatibilité entre le niveau de leurs "capabilités" et les actions requises par l'environnement construit. Ainsi, le handicap est situationnel, avant d'être le fait d'une incapacité individuelle ».

A titre d'exemple, il est important que lors des aménagements, certaines actions deviennent la norme, comme :

- la sécurisation des traversées piétonnes (dalles podotactiles, feux sonores...);
- la qualité des revêtements piétons;
- l'accessibilité/la signalisation des chantiers.

L'aménagement devra permettre de rendre de la place aux piétons, sans pour autant partir dans une optique systématique de ségrégation.

ACTIONS À METTRE EN PLACE :

- **2.2.1. Continuer à faire évoluer les documents de référence liés aux aménagements piétons (Qualiroutes, Sécurothèque)**

Afin de mieux prendre en compte les besoins des piétons, y compris les besoins des personnes porteuses d'une déficience.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Réalisation et adaptation des documents

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable

● 2.2.2. Assurer un développement de nouveaux matériaux de qualité :

Acquérir de nouvelles compétences propres à la Région pour ce qui concerne les matériaux, revêtements, marquages à utiliser, etc... Pouvoir tester de nouvelles techniques de marquage ou de nouveaux matériaux.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X		X				
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 3

- 2023 :
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Mise en place d'une procédure de test
- Acquisition d'une expertise régionale en la matière

Sources financières à mobiliser :

- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres

2.2.3. Développer le Design Actif permettant une meilleure prise en compte de l'activité physique dans l'espace public.

Le design actif consiste à aménager l'espace public afin de rapprocher de l'activité physique et sportive celles et ceux qui en sont le plus éloignés. Cette démarche et les réalisations permettent aux individus de se réapproprier l'espace public. Cela favorise l'accessibilité et la mixité d'usages. Un financement pour la réalisation de ces aménagements est à prévoir.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 3

- 2023 :
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Mise en place d'une procédure de test
- Acquisition d'une expertise régionale en la matière

Sources financières à mobiliser :

- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés

● **2.2.4. Améliorer les conditions de marchabilité des espaces publics via la mise en place de quartiers apaisés :**

Offrir un cadre de vie plus sûr en déployant des zones apaisées dans les agglomérations (en étroite collaboration avec les communes). L'apaisement des quartiers peut se faire via la réalisation d'infrastructures dédiées mais aussi via une réflexion sur les plans de circulation, l'instauration de zones 30... Un financement pour la réalisation de ces aménagements est à prévoir.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
				X		

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 3

- 2023 :
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Mise en place d'une procédure de test
- Acquisition d'une expertise régionale en la matière

Sources financières à mobiliser :

- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés



● **2.2.5. Tester des aménagements piétons ou pouvant améliorer la marchabilité des espaces publics via la mise en place d'aménagements temporaires :**

Avant d'investir dans la construction de nouvelles infrastructures, il peut être intéressant de pouvoir observer l'usage existant ou attendu. C'est l'objectif des infrastructures expérimentales. Les choix peuvent ensuite être testés, validés, corrigés de manière concertée. Un financement pour la réalisation de ces aménagements est à prévoir.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 3

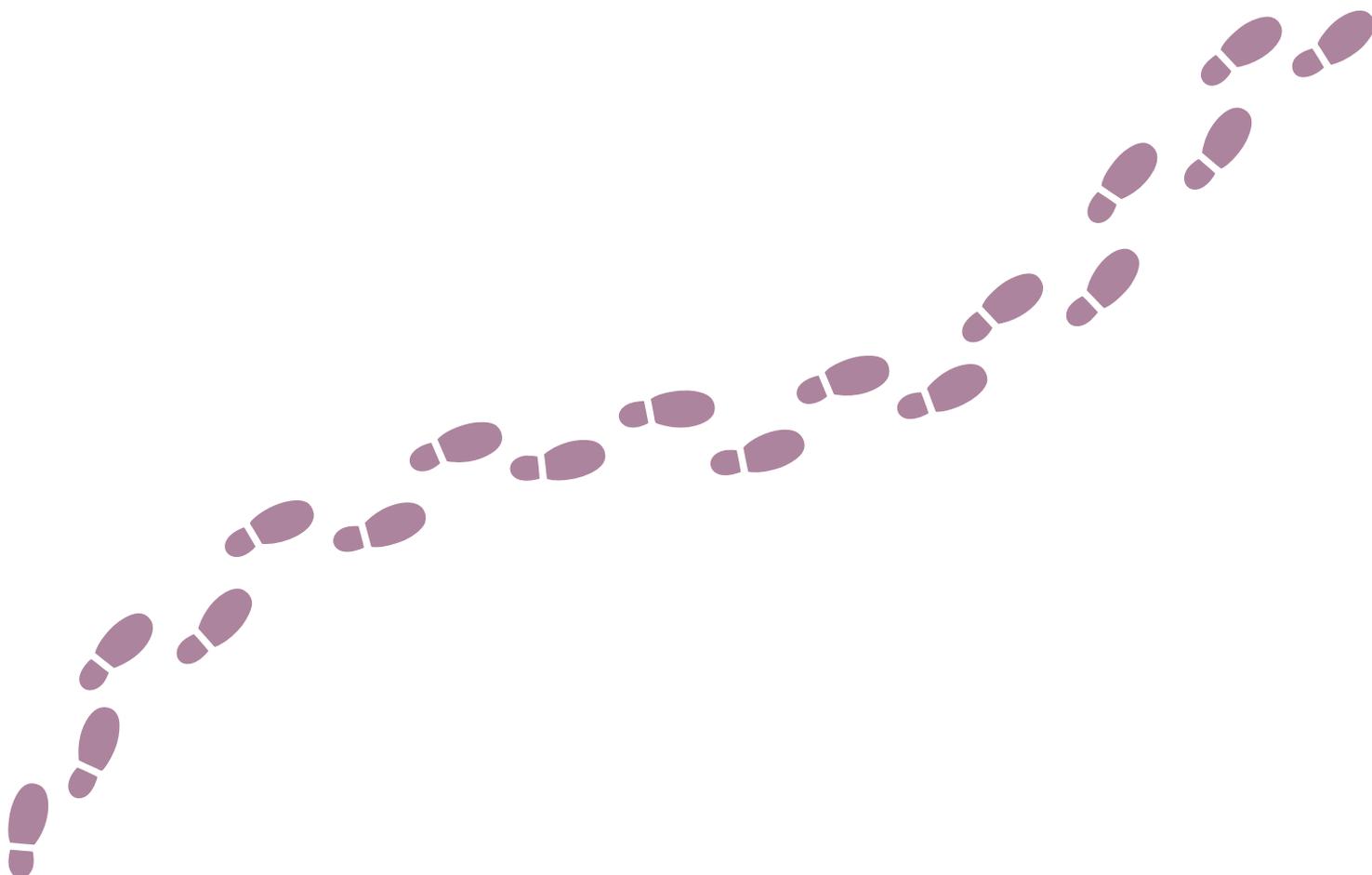
- 2023 :
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Mise en place d'un appel à projet
- Intégration la possibilité de mettre en place des aménagements temporaires dans les projets existants

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable – à définir ultérieurement



MESURE 2.3. : DÉVELOPPER LES OUTILS D'INVESTISSEMENT POUR LES RÉSEAUX ET INFRASTRUCTURES FAVORABLES À LA PRATIQUE DE LA MARCHÉ.

OBJECTIF :

Les réseaux piétons décrits au point 1 et répondant aux standards de qualité et de sécurité attendus seront mis en œuvre au plus vite, compte tenu des ressources humaines et budgétaires disponibles. Des priorités devront donc être établies, et des financements mis en place.

ACTIONS À METTRE EN PLACE :

- **2.3.1. Définir les critères de priorisation de réalisation d'infrastructures piétonnes :** en fonction du potentiel piéton, de l'inventaire et de l'état de l'infrastructure, du niveau de réalisation sur une liaison entre pôles, des difficultés techniques, des contraintes externes, des opportunités locales... Assurer le financement des aménagements piétons via des politiques « infrastructures ».

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X		X				
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Pourcentage du réseau structurant et de desserte aménagé

Sources financières à mobiliser :

- Couverte dans le cadre du Plan Infrastructures et Mobilité pour Tous 2020-2026 avec notamment une enveloppe de projets additionnels dédiée à la mobilité active : réaliser les aménagements prévus dans le PIMPT et amplifier la prise en compte systématique des piétons dans les aménagements routiers sur voiries régionales lorsqu'il y a un enjeu piéton identifié.
- Couverte dans le cadre du Plan RAVeL : réaliser les aménagements de courts tronçons manquants sur des sections existantes du RAVeL. Et améliorer la qualité des infrastructures existantes et de l'accessibilité aux PMR.
- Couverte dans le cadre des projets additionnels pour le RAVeL.

- Couverte dans le cadre du droit de tirage Plan d'Investissement Mobilité Active et Intermodalité : financer des projets des communes sélectionnées sur base de leur potentiel, de leur ambition et de leur vision stratégique. En créant sur leur territoire les conditions propices à la pratique de la marche au quotidien en sécurité, les communes contribueront à rencontrer les objectifs régionaux.
- Couverte dans le cadre des différentes enveloppes non directement liées à la Mobilité mais permettant la réalisation d'infrastructures en faveur des piétons (PIC, Opération de développement rural, Revitalisation urbaine...).
- Couverte dans le cadre de la recherche de moyens fédéraux ou européens.

● **2.3.2. Trouver le meilleur mode opératoire pour la mise en œuvre de chaque projet :**

Depuis les études préalables jusqu'au suivi de chantier : réalisation par les chefs de projets des directions territoriales ou par une équipe de chefs de projets «volants» affectés selon les besoins, via des subventions à des collectivités locales, des Provinces, ou encore via des marchés conjoints, Design & Build, etc.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Définition des critères de priorisation

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable

● **2.3.3. Mettre en place une signalisation utilitaire et touristique :**

Une signalisation uniforme permettra de faire connaître les itinéraires existants et d'orienter les piétons. Au niveau utilitaire, l'objectif sera de trouver son chemin dans l'espace public, de connaître les itinéraires, les temps de parcours entre différents pôles, mais aussi les raccourcis piétons entre stations de transport en commun, pour notamment désaturer le réseau lors de trajets de correspondances par exemple. Au niveau touristique, l'objectif sera de continuer la mise en place du balisage en boucle et l'implémentation des balisages points-nœuds.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X		X				
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
				X		

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Pourcentage du réseau balisé
- Nombre de pôles balisés

Sources financières à mobiliser :

- A définir par
 - Le CGT pour la signalisation touristique
 - Le SPW MI pour la signalisation utilitaire



VOLET 3 : OFFRIR DES SERVICES

MESURE 3.1. : DÉVELOPPER LA FORMATION ET LES ACTIONS DE DÉPLACEMENT À PIED

OBJECTIF :

Les déplacements à pied constituent le mode de déplacement le plus fondamental, accessible à la majorité, sans besoin d'un moyen de transport. En fonction de l'âge, différentes contraintes et opportunités peuvent se présenter (méconnaissance des règles de déplacement dans la circulation pour les plus jeunes, bienfaits pour la santé pour les adultes, combinaisons possibles avec les transports en communs pour les travailleurs...). Il est donc important d'offrir des formations adaptées aux différents publics.

ACTIONS À METTRE EN PLACE :

- **3.1.1. Développer la formation sur les déplacements à pied à destination du public scolaire :**

Organiser des actions visant à rendre les enfants autonomes à pied sur un itinéraire connu, atteindre des transferts modaux significatifs vers la marche et apprendre à se déplacer à pied en sécurité. Une des actions phares est le Brevet du piéton. Il existe aussi des projets visant à définir un réseau d'itinéraires conseillés pour rejoindre l'école, assurer la mise en place de Pédibus ou rangs à pied.

Les actions doivent viser tant le primaire que le secondaire.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
			X			

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de personnes ayant suivi les diverses formations.
- Pourcentage de personnes ayant augmenté la pratique de la marche à la suite de la formation + questionnaire sur le sentiment de sécurité dans les déplacements à pied à la suite de la formation

Sources financières à mobiliser :

- Couverte dans le cadre des appels à projets EMSR servant à plusieurs actions

- Couverte dans le cadre de subventions actuelles octroyées à diverses associations pour leurs actions « Education » servant à plusieurs actions
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la mise en place d'Ateliers Mobiles servant à plusieurs actions

● **3.1.2. Développer la sensibilisation des enfants à la mobilité durable** (ex. projet « Emile, le serpent mobile »), la mise en place de pédibus dans les écoles (en ciblant des actions pour répondre au problème principal que constitue le manque d'adultes à disposition pour accompagner les enfants de manière régulière).

Les actions doivent viser tant le primaire que le secondaire.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
			X			

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de personnes ayant suivi les diverses formations. Pourcentage de personnes ayant augmenté la pratique de la marche à la suite de la formation + questionnaire sur le sentiment de sécurité dans les déplacements à pied à la suite de la formation

Sources financières à mobiliser :

- Couverte dans le cadre des appels à projets EMSR servant à plusieurs actions
- Couverte dans le cadre de subventions actuelles octroyées à diverses associations pour leurs actions « Education » servant à plusieurs actions
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la mise en place d'Ateliers Mobiles servant à plusieurs actions

● **3.1.3. Développer les actions de promotion des déplacements à pied en entreprise :**

A l'instar de l'opération « Tous vélo-actifs » qui vise à sensibiliser et à communiquer pour promouvoir les déplacements domicile-travail à vélo dans les entreprises publiques et privées, l'objectif est de mieux faire prendre conscience aux employeurs et employés du potentiel des déplacements à pied, et de leurs nombreux avantages.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de personnes ayant suivi la formation
- Pourcentage de personnes ayant augmenté la pratique de la marche à la suite de la formation + questionnaire sur le sentiment de sécurité dans les déplacements à pied à la suite de la formation

Sources financières à mobiliser :

- Dans le cadre de subventions actuelles octroyées à diverses associations pour développer l'usage de la marche dans les entreprises
- Pour le département « Formation » de l'AWSR : à déterminer par l'AWSR



● **3.1.4. Développer les actions de promotion des déplacements à pied à destination des citoyens :**

En fonction du contexte social, économique et environnemental, les déplacements en ville peuvent se révéler compliqués, voire impossibles. Des formations permettant à certains publics de se déplacer en sécurité dans l'espace public peuvent donc être intéressantes : auto-défense, pouvoir s'orienter dans l'espace public, se rendre jusqu'à un arrêt de transports en commun...

Avant l'entrée à l'école maternelle/primaire, une sensibilisation auprès des organismes tels que l'ONE pourrait aussi être intéressante (parler des bienfaits de la marche, des risques du syndrome de l'enfant-banquette arrière avant l'entrée en maternelle pour anticiper les habitudes à prendre dans le cadre des déplacements scolaires). Il est aussi intéressant de penser à développer des cours dédiés au Code de la Route de manière générale et à l'usage des différents modes de transport, par exemple dans le cadre d'un cours de citoyenneté.

D'autres actions visant notamment à favoriser le déplacement en toute sécurité et/ou avec un vrai sentiment de sécurité dans l'espace public. Il convient d'apprendre à pouvoir intervenir tôt dans une situation, mettre en place des stratégies de prévention mais aussi des techniques de protection et de défense physiques pour faire face aux agressions les plus fréquentes.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X				X		
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
		X	X			

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2023 :
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de personnes ayant suivi la formation
- Pourcentage de personnes ayant augmenté la pratique de la marche à la suite de la formation + questionnaire sur le sentiment de sécurité dans les déplacements à pied à la suite de la formation

Sources financières à mobiliser :

- Couverte dans le cadre de subventions actuelles octroyées à des associations pour leurs actions « Education » à servant à plusieurs actions
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser des actions de déplacement à pied à destination des citoyen-ne-s

● **3.1.5. Utiliser le levier « santé » pour promouvoir et développer la marche :**

En développant des opportunités de promouvoir la marche par les groupes sportifs, les mouvements de jeunesse, les mutuelles, les associations organisant des activités pour les aînés.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X				X		
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
			X			

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de personnes ayant suivi la formation
- Pourcentage de personnes ayant augmenté la pratique de la marche à la suite de la formation + questionnaire sur le sentiment de sécurité dans les déplacements à pied à la suite de la formation

Sources financières à mobiliser :

- Couverte dans le cadre de subventions actuelles octroyées à des partenaires pour leurs actions « Education » à servant à plusieurs actions
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la formation de mise en selle et les actions de déplacement à pied à destination des citoyen-ne-s

MESURE 3.2. : DÉVELOPPER LES PROJETS D'ANIMATION DE L'ESPACE PUBLIC

OBJECTIF :

Animer l'espace public grâce au travail des habitants, d'élus ou de citoyens, d'artistes ou de professionnels spécialistes du contexte urbain, afin de renforcer la pratique des modes actifs dans l'espace public.

ACTIONS À METTRE EN PLACE :

● 3.2.1. Développer le projet « Rue aux enfants » :

Mettre en place des rues fermées temporairement (certains jours ou heures bien précis) à la circulation motorisée. Les enfants peuvent alors jouer en toute sécurité et en toute tranquillité. Des structures de jeux, éphémères ou non, peuvent être installées et des animations organisées : la rue retrouve ainsi sa fonction première, celle d'assurer la mise en relation des lieux, des fonctions, des groupes sociaux²³. L'espace doit être clairement délimité et une signalétique mise en place avec un affichage « Rue réservée au jeu ». L'action consiste à soutenir la mise en place de ces actions via un accompagnement. Les zones temporaires permettent de tester certains aménagements, mais aussi d'associer les riverains à la conception de l'espace public. Les rues scolaires ou encore les rues fermées pour le marché suivent le même principe : fermer temporairement une rue pour une raison bien spéciale, soit faciliter les rentrées/sorties des élèves ou l'organisation du marché. Ici, l'objectif est de permettre l'usage de la voirie pour des jeux d'enfants, en sécurité et lors d'un moment opportun. Le but de cette mesure est d'accompagner des collectivités pour que ce projet puisse se réaliser de la meilleure manière. Pour des exemples : <https://wiki.ruesauxenfants.com/?PagePrincipale>

47

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2023 :
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de communes suivies

Sources financières à mobiliser :

- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la formation et les actions de déplacement à pied à destination des citoyen-ne-s

²³ <https://journals.openedition.org/traces/3133#:~:text=1La%20rue%20a%20longtemps,des%20fonctions%2C%20des%20groupes%20sociaux.>

● **3.2.2. Accompagner la mise en place et le suivi d'infrastructures dédiées à la promotion de l'usage de la marche :**

Il ne suffit pas de mettre en place une infrastructure pour que celle-ci soit occupée correctement et réponde aux objectifs de transfert modal. Il est donc important de pouvoir accompagner la mise en place, le suivi et l'évaluation de certaines d'entre elles comme les rues scolaires, les zones de rencontre, les aménagements temporaires, les aménagements en design actif... Par exemple, pour les rues scolaires, dans le webinaire de l'UVCW «Quels outils pour des villes, des villages et quartiers apaisés ?» de décembre 2021, il est expliqué que la communication est souvent la force du projet, car 50% du travail repose sur une communication avant, pendant et après le projet (exemple avec la rue scolaire de Mont-Saint-Guibert). L'action consiste à soutenir la mise en place de ces actions via un accompagnement.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2023 :
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de communes suivies

Sources financières à mobiliser :

- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la formation de mise en selle et les actions de déplacement à pied à destination des citoyen-ne-s
- Mise en place d'Ateliers Mobiles servant à plusieurs actions



VOLET 4 : COMMUNIQUER ET SENSIBILISER

Une promotion ambitieuse de la marche sera assurée via la mise à disposition d'outils de communication et de sensibilisation.

MESURE 4.1. : OFFRIR UNE DOCUMENTATION DE RÉFÉRENCE

OBJECTIF :

Informer le grand public, les pouvoirs publics et les partenaires des avancées de la politique piétonne régionale, tant utilitaire que touristique, notamment en matière d'infrastructures et de services.

ACTIONS À METTRE EN PLACE :

- **4.1.1. Offrir de la documentation de promotion de la marche utilitaire :**

Créer et faire connaître les publications et autres recommandations ayant trait à la politique piétonne. Cela comprend notamment : les fiches synthétiques sur les aménagements à destination des piétons élaborées par le SPW MI et publiées sur le site securotheque.wallonie.be, les publications EMSR, les publications des partenaires régionaux, et, de manière générale, toute communication sur les bienfaits de la marche ou par exemple sur «la ville du quart d'heure»²⁴.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X	X	X		X	X	X
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT/VISITWALLONIA	UVCW	FRW
X	X		X			X

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de publications produites, distribuées

Sources financières à mobiliser :

- Couverte par la subvention actuelle octroyée aux différentes associations (servira à plusieurs actions)
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés

● **4.1.2. Offrir de la documentation de promotion du tourisme à pied : la randonnée pédestre est l'une des thématiques phares portées par VISITWallonia.**

Différents contenus et éditions valorisant de multiples itinéraires de randonnées sont disponibles tout au long de l'année. Ce travail de promotion s'appuie sur une collaboration efficace avec les acteurs touristiques, certaines associations professionnelles et des relais de terrains.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X		X				
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT/VISITWALLONIA	UVCW	FRW
			X	X		

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de publications produites, distribuées
- Nombre de consultations et téléchargements sur le site web VISITWALLONIA.BE et sur les sites partenaires

Sources financières à mobiliser :

- Couverte par la subvention actuelle octroyée aux différentes associations (servira à plusieurs actions)
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés

51

● **4.1.3. Mettre à disposition du matériel de promotion :**

Développer, acquérir et distribuer du matériel promotionnel lors de manifestations ayant trait à la promotion de la politique piétonne ou de la sécurité des piétons.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X	X	X		X	X	X
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT/VISITWALLONIA	UVCW	FRW
X	X	X	X			

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre d'objets distribués

Sources financières à mobiliser :

- Couverte par la subvention actuelle octroyée aux différentes associations (servira à plusieurs actions)
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés

MESURE 4.2. : DÉVELOPPER ET DIFFUSER DES OUTILS D'INFORMATION ET DE MOBILISATION DES USAGERS

OBJECTIF :

Faire connaître au grand public les actions visant à développer les déplacements à pied en Wallonie, qu'elles soient mises en place par la Région wallonne ou par ses partenaires. Les utilisateurs des modes actifs restent des usagers vulnérables, dans un contexte de partage de la route, la sensibilisation doit non seulement viser les piétons (« vers » les piétons) mais également les autres usagers (« sur » les piétons). Il est en effet important de mener des campagnes de sensibilisation en limitant la dimension paternaliste vis-à-vis des piétons et des cyclistes, car elle tend à déresponsabiliser les conducteurs de véhicules à moteur.

ACTIONS À METTRE EN PLACE :

● 4.2.1. Mettre en place un plan de communication de la Wallonie pour la promotion des modes actifs :

Promotion du Plan Wallonie piétonne et visibilité de celui-ci sous toutes ses formes (Charte graphique, réseaux sociaux, matériel de promotion...). Mieux connaître le potentiel que représente la marche utilitaire, ainsi que les services qui en dépendent (formations, accompagnement...). Il s'agira par exemple de promouvoir l'usage de la marche pour les petits trajets, ou encore d'axer davantage la communication sur la sécurité routière, complémentairement aux différentes campagnes menées par le SPW, l'AWSR et les partenaires régionaux :

- Sensibiliser les piétons au fait d'être visibles et attentifs lors de leurs déplacements dans l'espace public ;
- Sensibiliser les automobilistes à la présence accrue des modes actifs dans la circulation et à la notion du partage de la route.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT/VISITWALLONIA	UVCW	FRW
		X				

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2023 :
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Mise en place d'un plan de communication

Sources financières à mobiliser :

- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés

● **4.2.2. Mettre en place des campagnes de communication spécifiques sur l'usage de la marche :**

Mieux faire connaître le potentiel que représente la marche utilitaire, ainsi que les services existants, pour promouvoir les déplacements à pied. Les campagnes pourront par exemple se centrer sur les petits trajets. Les campagnes axées sur la sécurité routière sont assurées par l'AWSR avec pour but de sensibiliser les automobilistes à la présence accrue des modes actifs dans la circulation et à la notion du partage de la route.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X	X	X		X	X	X
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT/VISITWALLONIA	UVCW	FRW
X	X	X	X		X	

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de campagnes menées
- Nombre de personnes touchées

Sources financières à mobiliser :

- Couverte par la subvention actuelle octroyée aux associations
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés



● **4.2.3. Inclure la promotion de la marche récréative dans le plan de communication de la Wallonie**

Le Plan d'actions annuel de VISITWallonia répond à cet objectif puisque des actions de promotion de la Wallonie englobant son offre de randonnées sont prévues. Ces actions peuvent se traduire par la réalisation d'éditions ou de contenus digitaux sur cette thématique, des actions médiatiques, des voyages de presse spécialisés, une présence physique sur des salons à vocation touristique... Ces actions reposent sur une dynamique de réseau que le plan Wallonie piétonne ne fera que renforcer. Des liens réciproques entre différents partenaires peuvent donc s'établir.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT/VISITWALLONIA	UVCW	FRW
				X	X	

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Mise en place d'un plan de communication

Sources financières à mobiliser :

- A définir par le VISITWALLONIA

MESURE 4.3. : ORGANISER ET PARTICIPER À DES ÉVÉNEMENTS PROMOTIONNELS ET DE SENSIBILISATION

OBJECTIF :

Promouvoir la politique piétonne de la Wallonie. Ces événements permettent entre autres de faire la promotion de nouveaux services ou de nouvelles infrastructures et/ou de développer et consolider la communauté des piétons actuels, des ambassadeurs piétons.

ACTIONS À METTRE EN PLACE :

● 4.3.1. Mettre en place des actions valorisant les déplacements à pied «utilitaires» :

La Wallonie mène des actions visant à mettre en valeur, d'une part, le piéton, et, d'autre part, les avancées régionales en matière de politique piétonne. Cela passe notamment par l'organisation d'événements rassembleurs comme un colloque annuel : une journée composée de présentations et d'ateliers faisant la part belle à toute sorte d'initiatives encourageant les déplacements quotidiens à pied. Cette journée serait destinée aux communes, bureaux d'étude et organismes représentatifs.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X	X	X		X	X	X
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT/VISITWALLONIA	UVCW	FRW
X	X	X	X		X	X

55

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre d'événements mis en place
- Nombre de participants aux événements

Sources financières à mobiliser :

- Couverte par la subvention actuelle octroyée aux différentes associations (servira à plusieurs actions)
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés

● **4.3.2. Octroi d'un prix pour les collectivités ou les associations qui ont pris des initiatives (études, enquêtes, actions innovantes ou militantes...) ou mis en œuvre des politiques pertinentes.**

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT/VISITWALLONIA	UVCW	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de participants aux concours, qualités/notes obtenues pour les projets présentés

Sources financières à mobiliser :

- Couverte par la subvention actuelle octroyée aux différentes associations (servira à plusieurs actions)
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés

● **4.3.3. Mettre en place des actions valorisant le tourisme à pied :**

VISITWallonia et ses partenaires positionnent la marque VISITWallonia.be sur des salons et événements à vocation touristique. Les différents supports de promotion peuvent par ailleurs, lorsque cela est pertinent, être mis à disposition des acteurs du Plan Wallonie piétonne pour des salons axés sur la thématique de la mobilité et des déplacements utilitaires.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT/VISITWALLONIA	UVCW	FRW
				X		

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Consommation des produits d'itinérance par les touristes (chiffres OWT)

Sources financières à mobiliser :

- A définir par le CGT et VISITWALLONIA

● **4.3.4. Participation et/ou soutien à des actions valorisant les déplacements à pied :**

La Wallonie participe et aide à la réalisation d'actions permettant de mettre en valeur, d'une part, les déplacements à pied, et, d'autre part, les avancées régionales en matière de politique piétonne, via sa participation à des événements comme le salon « Municipalia ».

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT/VISITWALLONIA	UVCW	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre d'événements auxquels la Région a participé
- Nombre de participants aux événements

Sources financières à mobiliser :

- Couverte par la subvention actuelle octroyée aux différentes associations (servira à plusieurs actions)
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés

MESURE 4.4. : ASSURER L'EXISTENCE DE POINTS D'INFORMATION

OBJECTIF :

Informer le grand public, les pouvoirs publics et les partenaires des avancées de la politique piétonne régionale, tant utilitaire que touristique, notamment en matière d'infrastructures et de services.

ACTIONS À METTRE EN PLACE :

● **4.4.1. Soutenir les lieux physiques permanents où une information sur la politique piétonne (itinéraires, formations) peut être obtenue.**

Par exemple, la promotion de la marche utilitaire au départ de gares et d'arrêts de lignes de bus express ou structurantes desservant des itinéraires pédestre pourrait être envisagée.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X	X	X		X	X	X
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT/VISITWALLONIA	UVCW	FRW
X	X		X	X	X	

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2023 :
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de lieux physiques où peut être communiquée une information, et couverture du territoire
- Nombre de demandes traitées

Sources financières à mobiliser :

- Couverte par la subvention actuelle octroyée aux différentes associations (servira à plusieurs actions)
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés
- A définir avec les autres partenaires (SPW & OIP)

● **4.4.2. Soutenir les lieux physiques permanents où une information « tourisme actif » peut être octroyée.**

Par exemple, la promotion de la marche touristique (randonnée ou promenade) au départ de gares et d'arrêts de lignes de bus express ou structurantes desservant des itinéraires touristiques pédestre.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X	X	X		X	X	X
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT/VISITWALLONIA	UVCW	FRW
X	X		X	X	X	

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de lieux physiques où peut être communiquée une information et couverture du territoire
- Nombre de demandes traitées

Sources financières à mobiliser :

- A définir par CGT





CONTACTS

Personne de contact au sein du SPW Mobilité et Infrastructures :

Boris NASDROVISKY

boris.nasdrovisky@spw.wallonie.be

*Manager Mobilité Active - Service public de Wallonie Mobilité Infrastructures - Direction de la
Planification de la Mobilité*

Personne de contact au sein du Cabinet du Ministre de la Mobilité de la Wallonie

Joachim ROMAIN

joachim.romain@gov.wallonie.be

Cellule Mobilité

Plan d'actions

Wallonie Piétonne

(WalPi)

