



**TAP DU PIED
BALISES POUR DES TRAJETS À PIED EFFICACES,
SÛRS ET CONFORTABLES**

PLAN PIÉTON WALLON



TOUS À PIED

CONSTAT ET INTERET

Les piétons ont, comme les autres modes, besoin d'un réseau pour se déplacer. Partout, que ce soit en ville, dans les villages. Pour tous leurs déplacements : qu'ils soient utilitaires (pour aller chercher son pain, se rendre à l'école, marcher jusqu'à la gare ou sa voiture) ou de loisir (promener son chien comme partir en randonnée). Ce réseau est cependant bien plus fin que celui des autres modes car le piéton se déplace dans la proximité. Tout détour est dès lors important si on se déplace dans un rayon d'un ou deux kilomètres. Ce réseau doit permettre d'avoir une perméabilité tous les 50 ou 100 m en matière de traversées, de contournement d'un bâtiment ou d'une barrière urbaine. Il est donc nécessaire d'ajouter à ce réseau toutes les voiries en site propre et autres raccourcis. Ce réseau doit être hiérarchisé en tenant compte de la fréquentation de celui-ci afin d'investir en priorité sur les tronçons les plus fréquentés. Les déplacements doivent se faire de la manière la plus directe et la plus ergonomique possible. Il est important que les piétons puissent se faire une carte mentale des meilleurs parcours à leur disposition. La mise en accessibilité du réseau doit se faire de manière continue pour permettre le cheminement de tous en inclusion totale pour ne pas priver des piétons handicapés ou plus vulnérables d'une partie du réseau.

Les piétons se déplacent vers des points de contact. Ils vont vers des lieux d'activités, des lieux attractifs de loisir, d'enseignement ou de travail. Ces épïcêtres doivent bénéficier d'accès faciles pour attirer les piétons. Devant les pôles multimodaux et tous les bâtiments qui attirent du public, les piétons doivent pouvoir se déployer, parler, échanger ou attendre. On veillera à créer des esplanades, des zones piétonnes ou de rencontre à ces endroits. Les piétons aiment séjourner dans l'espace public précisément là où il y a déjà une présence d'autres piétons et c'est là que l'espace pour les piétons doit pouvoir se dilater. Ne pas permettre cela réduit la vie locale au passage sans plus-value commerciale ou sociale. Ces tronçons du réseau doivent être aménagés avec plus de confort pour les piétons, les activités de séjour et les animations promues. Tous les espaces verts sont aussi des destinations essentiellement piétonnes et qui doivent être bien irrigués en cheminements. Des lieux dessinés généreusement permettent aussi d'accueillir une grande diversité de piétons y compris les enfants et dégager un plus grand sentiment de sécurité chez tous et plus particulièrement les femmes.

Penser des aménagements pour les piétons en pensant à eux tant en termes d'espace que de qualité des revêtements et d'éclairage spécifique est une règle d'or pour les conforter dans leur choix et attirer de nouveaux marcheurs. Jusqu'ici les espaces piétons sont résiduels et pas créés en pensant véritablement à l'ergonomie de la marche ou à la qualité d'usage. Pour un bon aménagement piéton, il faut avant tout avoir une cartographie précise des flux piétons et des demandes de séjour pour dimensionner celui-ci. Le choix des revêtements doit être guidé uniquement par la recherche du confort de marche et leur caractère non glissant. Toutes les traversées doivent être étudiées pour leur confort, leur sécurité et leur accessibilité. Les piétons veulent un aménagement conçu spécifiquement pour eux selon les dernières bonnes pratiques (la

chaise mesureuse du Centre de recherches routières est un outil essentiel). Les piétons veulent aussi plus de résilience pour leurs aménagements: revêtements pas trop foncés, présence de nature, d'eau, urbanisme protecteur avec possibilité de passer sous des surplombs d'immeubles à l'abri du vent et de la pluie. L'entretien de ces aménagements est aussi une grande demande des piétons car de nombreux accidents non déclarés et dûs au mauvais état des revêtements s'y produisent, surtout pour les personnes âgées. Enfin le passage piéton doit être assuré et le gestionnaire de voirie doit endiguer les envahissements des parcours piétons et placer tous les accessoires pour les véhicules et autres usagers dans une zone hors parcours piéton du côté de la bordure.

Enfin, si les bienfaits de marche sur la santé physique et mentale ne sont plus à démontrer, le contact avec la nature est lui aussi un allié essentiel de la santé mentale. L'accès aux jardins et parcs publics, aux bords de cours d'eau, aux forêts et aux campagnes doivent dès lors être garantis pour la marche de loisir.

Il existe déjà un Plan Wallonie Cyclable (PWC) datant de 2010. Il est plus que tant que la Wallonie se dote de son équivalent piéton. La marche et les piétons méritent cette reconnaissance faisant d'eux des usagers actifs pris en compte et reconnus dans les politiques fédérales, régionales et communales au même titre que les autres usagers.

ARGUMENTAIRES ET EXEMPLES INSPIRANTS

Des mesures doivent être mises en place afin de favoriser ce mode de déplacement dont la marge de progression a un potentiel particulièrement important, quel que soit le territoire concerné. Au vu des enjeux qui nous attendent face à la crise climatique et voyant quel refuge et alternative la marche a été lors de la crise sanitaire, ce mode de déplacement doit être reconnu comme le chaînon entre toutes les autres formes de mobilité. Les transports publics, le vélo... sont les compléments de la marche.

Le meilleur moyen d'encourager la marche, mode de déplacement hautement performant et fiable sur les courtes distances, particulièrement économe et source de bienfaits pour la santé, l'économie, l'autonomie, le lien social, la qualité de l'air... est de lui consacrer les réseaux d'aménagements de qualité nécessaires pour des trajets sûrs et confortables pour tou·tes les piéton·nes. Tout le monde est piéton et le sera d'autant plus si les trajets sont sources de bénéfices évidents et reconnus.

Des villes, métropoles comme Paris, Bruxelles, Strasbourg, Brest, Lyon, Grenoble, Rennes, La Chapelle, Bordeaux, Aix en Provence, Marseille, Nancy... des pays comme l'Allemagne, l'Autriche, l'Écosse, le Pays de Galles, la Finlande, le Royaume-Unis, la Norvège, la Suisse... se sont dotés

d'outils permettant de (re)valoriser la marche et prendre de compte de manière systématique les piétons dans leurs différentes politiques. Dans chacun de ceux-ci on y retrouve les mêmes lignes directrices et des éléments particuliers qui sont source d'inspiration pour le Plan Piéton Wallon (PPW).

REVENDEICATIONS

Sur base du PWC et de l'analyse des plans piétons cités ci-dessus, nous proposons de la structure, du suivi et du contenu essentiels à un PPW ambitieux, performant et réaliste.

Le PPW est un plan stratégique qui comporte un certain nombre de dispositions qui doivent devenir règlementaires : aménagements piétons, études de flux piétons, modifications du CODT et du code de la route. Il fait la liste des dispositions règlementaires ou décrétales à modifier. Ces mises à jour peuvent se faire par une modification de chacun des textes concernés ou par un décret programme les reprenant. Les propositions concernant la réglementation fédérale font l'objet de concertation avec les autres Régions par le Ministre compétent.

Au sujet des moyens qui lui sont dédiés, un cadre financier doit clairement défini et programmé.

Enfin, bien qu'une série de mesures coulent de source, la réalisation d'un baromètre et la mise en place de comptages (flux, accidents...) sont des outils absolument nécessaires à l'identification complète et l'évaluation des objectifs opérationnels et mesures à mettre en œuvre.

A. En termes de structure

1. Une vision stratégique avec ses 4/5 objectifs à l'horizon 2040 dont l'augmentation de la part modale de la marche définie en fonction des territoires (grandes, moyennes, petites villes/communes (cf. nomenclature de l'IWEPS)) et de la distance parcourue (par exemple : 1, 2, 3 et 5 km) aux horizons 2025, 2030 et 2040.
2. Des objectifs opérationnels déclinés en actions
Pour chaque action préciser :
 - Les étapes à 2025/2030/2040
 - Le responsable du pilotage

Le territoire concerné (grande, moyenne, petite villes/communes) ainsi que le public cible (piéton adulte, jeune piéton, piéton aîné, femme, PMR...) sont à préciser à chaque fois que tout le territoire wallon et/ou que l'ensemble des piétons ne sont pas concernés par la mesure.

S'il peut y avoir une certaine logique à suivre une structure similaire du PWC, il nous semble que certains éléments sont manquants ou à améliorer. Le PWC datant de 2010, de nombreux Plans Piétons ayant été mis en œuvre ailleurs en Europe, il serait dommage de ne pas y apporter ces changements permettant une mise à jour et à niveau de la structure pour ce nouveau plan.

B. En termes de suivi de la mise en œuvre

Le tableau des objectifs opérationnels fait l'objet d'une évaluation spécifique lors de l'évaluation triennale par le Parlement sur présentation d'un rapport préparé par l'Administration et après auditions des associations.

C. En termes de contenu général

- Des objectifs chiffrés dès que c'est possible
- Une couverture de l'ensemble des problématiques qui touchent le piéton
- Une prise en compte de la diversité des piétons : piéton adulte, jeune piéton, piéton-aîné, femme, PMR
- Une prise en compte du territoire concerné : grandes, moyennes, petites villes/communes (cf. nomenclature de l'IWEPS)
- Une prise en considération de tous les déplacements piétons qu'ils soient diurnes ou nocturnes

D. En termes d'objectifs opérationnels

De nombreux objectifs et actions repris dans le PWC peuvent être transposés tels quels dans le PPW.

Nous tenons tout particulièrement à insister et/ou voir repris les éléments suivants, sachant ces mesures doivent contribuer plus largement à un développement durable de la Wallonie.

		OBJECTIFS OPÉRATIONNELS					
		ACTIONS	2025	2030	2040	PILOTE	
1. RÉSEAU	1.1 RÉSEAU DENSE	A. Toutes les communes labélisées Commune Pédestre disposent d'un réseau de cheminements piétons balisé sur le terrain.		A'. Toutes les villes et communes wallonnes doivent disposer d'un réseau de cheminements piétons balisé sur le terrain et disponible numériquement débutant par un inventaire des petites voiries publiques et des servitudes.		SPW Mobilité	
				B. Développer les points nœuds piétons sur l'ensemble du territoire wallon.		SPW Mobilité	
				C. 90% des élèves primaires et secondaires allant à l'école à moins d'un kilomètre de chez eux s'y rendent à pied à l'horizon 2030.		SPW Mobilité	
				D. Une traversée piétonne doit être prévue tous les 100m dans les grandes et moyennes villes wallonnes. (via CoDT)		SPW Mobilité > SPW Territoire	
	1.2 ITINÉRAIRES DIRECTS ET CONTINUS	A. Création d'une nomenclature pour un balisage universel pour les réseaux de cheminement piéton indiquant non seulement la distance mais aussi le temps estimé (via décret relatif à la voirie communale).			A'. Mise en place du balisage universel pour les réseaux de cheminement piéton indiquant non seulement la distance mais aussi le temps estimé.		SPW Mobilité
				B. Mise en ligne d'une base de données accessible au grand public reprenant toutes les petites voiries accessibles au public.		SPW Mobilité	
		C. Mettre en place une base de données accessible numériquement au grand public sur les zones et horaires de la chasse dans les parties du territoire wallon concerné.					SPW Mobilité > SPW Environnement/DNF
				D. Inventaires des points noirs, coupures, problème de revêtement aux échelles régionales et communales.			SPW Mobilité
		E. Intégration de la marche dans les Plans Communaux de Mobilité pour déterminer un réseau piéton structurant basé sur la fréquentation piétonne y compris les petites voiries et leur développement. Les PCM font également la liste des barrières pour les piétons et de celles qu'il sera possible de					SPW Mobilité

		supprimer à court et moyen terme (éclairage dans un tunnel, passerelle, ouverture d'un passage à travers un parc, placement de feux piétons pour des traversées sûrs, création d'îlots pour faciliter les traversées. (via Décret relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales)			
1.3 INTERMODALITÉ FLUIDE			A. Tous les abords des grandes gares et mobipôles doivent être apaisés au regard du niveau hiérarchique des voiries environnantes.		SPW Mobilité > TEC et SNCB
			B. Mise en place d'un plan de transport des entreprises à partir avec comme objectif qu'elles soient toutes attentives aux piétons.		SPW Mobilité > UWE
		C. Revoir le Plan Infrastructure pour une meilleure prise en compte des piétons.			SPW Mobilité > SPF
2. CONCEPT	2.1 EXPERIENCE		A. Le mobilier nécessaire à la pratique de la marche doit être développé : toilettes, bancs de repos, distributeurs d'eau, lieux de sociabilité, éclairage...		SPW Mobilité
		B. Évaluation, amélioration et développement de l'outil Fix my street centralisé en y intégrant plus de problématiques piétonnes (ex : signalisation des feux trop longs). Cf. version bruxelloise.			SPW Mobilité
				C. Les aménagements tiendront compte de la sensibilité des piétons et de leur exposition aux facteurs climatiques et aux ambiances qui doivent porter sur une amélioration du cadre de vie : les cheminements piétons sont accompagnés de plantations d'arbres, d'espaces de séjour, de cheminements couverts où c'est possible sous des arcades, de présence d'eau sur les places. La présence d'une politique de vitrines actives éclairées le soir jusqu'à la fermeture de l'HoReCa crée un climat plus sûr et plus agréable. Les œuvres d'art et les peintures murales sont des atouts pour favoriser la marche. (via CoDT)	SPW Mobilité > SPW Territoire
		D. Création de traversée piétonne à tous les carrefours et aux endroits où passe une ligne de désir, y compris en zone 30 dans les limites définies par les panneaux (F1a,b et F3a,b) (via Code du Gestionnaire).			SPW Mobilité > SPF

	2.2 PLUS D'ESPACE			A. Toutes les grandes et moyennes villes wallonnes doivent disposer d'un ou plusieurs piétonniers et particulièrement dans le centre historique des villes et les nouveaux quartiers.	SPW Mobilité
			B. Tous les trottoirs existants et à venir doivent être sanctuarisés à la pratique de la marche : les bornes de rechange, panneaux routiers, parcmètres, fosses de plantation, balisage, chevalet, enseignes mobiles, drop zone de vélo et trottinettes... sont installées dans une zone technique le long de la bordure du trottoir ou en zone de stationnement en dehors du parcours du piéton. Les planchers de terrasse doivent être réalisés en voirie. (via CoDT)		SPW Mobilité
			C. Tout le mobilier urbain sur l'espace public doit permettre à tous le contournement et doit être exclu le long des façades et au centre de la voie piétonne. (via CoDT)		SPW Mobilité
		D. Tous les nouveaux trottoirs doivent faire 2m de largeur et 2,5 m si pas de stationnement qui protège la voie piétonne. (via CoDT)			SPW Mobilité > SPW Territoire
		E. En cas d'impossibilité technique d'obtenir les 2m lors d'un nouvel aménagement ou dans le cas d'une situation existante : l'aménagement d'une zone de rencontre doit être prévu à la place. (via CoDT)			SPW Mobilité > SPW Territoire
		F. Tout projet d'aménagement doit identifier les flux piétons pour formater l'espace conformément au principe STOP. (via CoDT)			SPW Mobilité > SPW Territoire
	2.3 EXCELLENT CONFORT PHYSIQUE	A. Tous les (ré)aménagement de trottoirs doivent tenir compte d'une qualité d'usage et d'accessibilité pour tous du revêtement. (via CoDT)			SPW Mobilité > SPW Territoire
		B. Rédaction d'un vadémécum piéton sur l'accessibilité piétonne et les aménagements inclusifs, sur l'éclairage des espaces piétons et sur les critères à appliquer pour tout projet d'aménagement piétons à destination des agents des service publics et des entrepreneurs à rédiger avec la collaboration du CRR (centre de recherches routières pour avoir un partenaire indépendant et technique) et des associations.			SPW Mobilité >

		C. Formations sur base du vademécum piéton à destination des agents des services publics, commissions consultatives et des entrepreneurs pour que la culture piétonne soit adoptée par les fonctionnaires, concepteurs, entrepreneurs (application sur le terrain du principe STOP). Ces formations doivent être organisées avec la participation du CRR et des associations.			SPW Mobilité SPW Territoire
		D. Prévoir un plan lumière prenant en compte les déplacements piétons pour toutes les voiries régionales et communales du réseau non structurant. En effet l'éclairage des aménagements piétons est nécessaire pour créer une atmosphère propice à la marche à pied, offrir une lisibilité optimale du cheminement, offrir une sécurité objective et subjective à l'utilisateur tout au long de son parcours et améliorer la sécurité routière.			SPW Mobilité
			E. Mise en place d'un éclairage intelligent de toutes les traversées piétonnes sans feu de signalisation : luminosité faible permanente et qui devient forte à l'approche d'un piéton du passage.		SPW Mobilité
				F. Mise en place d'un dispositif d'éclairage des réseaux de cheminements piétons de chaque ville et commune.	SPW Mobilité
	2.4 UNIVERSEL		A. Intégration dans le CoDT de 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.		SPW Mobilité > SPW Territoire
			B. Intégration du terme « Marchabilité » dans le CoDT comme critère essentiel dans le design et le développement de plans et réglementations. Pour que la qualité des espaces piétons devienne la priorité de l'urbanisme.		SPW Mobilité > SPW Territoire
	2.5 AIMANTS	A. Tous les (ré)aménagement de trottoirs doivent tenir compte des flux piétons en particulier dans les quartiers commerçants et à proximité des nœuds de transports publics et d'autres attracteurs comme des bâtiments publics ou privés ouverts au public pour la			SPW Mobilité > SPW Territoire

		création entre autres de parvis pour l'accueil de celui-ci. (via CoDT)			
				B. Les Grandes Villes wallonnes doivent devenir des villes de référence en matière de déplacements piétons.	SPW Mobilité
			C. Wallonie et ses villes et communes deviennent une référence et plateforme d'échange de connaissances sur les piétons.		SPW Mobilité
		D. Campagne annuelle avec comme objectif de véhiculer une image très positive de la marche, d'identifier la communauté des piétons.	D. Campagne annuelle avec comme objectif de véhiculer une image très positive de la marche, d'identifier la communauté des piétons.	D. Campagne annuelle avec comme objectif de véhiculer une image très positive de la marche, d'identifier la communauté des piétons.	SPW Mobilité
		E. Colloque annuel sur la marche.	E. Colloque annuel sur la marche.	E. Colloque annuel sur la marche.	SPW Mobilité
		F. Participation aux projets de recherches européens.	F. Participation aux projets de recherches européens.	F. Participation aux projets de recherches européens.	SPW Mobilité
		G. Booster l'indemnité piétonne prévue dans le budget mobilité et la faire passer de 0,25€ à 0,50€.	G'. Élargir l'accès à l'indemnité piétonne à tous les employés qu'ils aient accès ou non au budget mobilité dans le même esprit que le remboursement intégral des trajets en transport en commun.		SPW Mobilité > SPF via le Conseil supérieur wallon de la sécurité routière
3. TRAFIC	3.1 SÉCURITÉ GARANTIE	A. Modification du Code de la Route en Code des Mobilités			SPW Mobilité > SPF via le Conseil supérieur wallon de la sécurité routière en collaboration avec les associations de mobilité active.
		B. Modification du Code de la Route pour une meilleure prise en compte des déplacements piétons en fonction du principe STOP (cf. Note TAP Révision du Code de la Route).			SPW Mobilité > SPF via le Conseil supérieur wallon de la sécurité routière en collaboration avec les associations de mobilité active.
		C. La norme à utiliser comme référence en matière de sécurité routière doit être le piéton et même le piéton le plus vulnérable, c'est-à-dire le piéton enfant.			SPW Mobilité > SPF via le Conseil supérieur wallon de la sécurité routière en collaboration avec les associations de mobilité active.
		D. Prévoir deux étapes initiation et base (primaire) puis rappel et approfondissement (secondaire) lors du cursus scolaire pour la formation des jeunes au Code des Mobilités.			SPW Mobilité > Ministère de la Fédération Wallonie-Bruxelles en

	En effet, mis à part le cas où la personne passe son permis de conduire, elle ne sera jamais officiellement informée et formée au Code des Mobilité alors qu'elle sera au minimum piéton et peut-être aussi cycliste. Voir si possibilité d'intégrer cela au programme officiel des cours d'éducation à la philosophie et à la citoyenneté.			collaboration avec les associations de mobilité active.
	E. Actualisation du Code du Gestionnaire pour une meilleure prise en compte des déplacements piétons en fonction du principe STOP et de tous les points développés dans le tableau.			SPW Mobilité en collaboration avec les associations de mobilité active.
	F. En agglomération (30km/h), généralisation de l'interdiction du stationnement à moins de 5m en aval d'un passage pour piéton qui est prévue dans le Code de la Route avec le développement des avancées de trottoirs pour garantir cette interdiction. Sur ces avancées seuls des parkings vélo ou des dropzones pour trottinettes en nombre limité sont autorisées pour ne pas avoir un écran total qui crée un masque de visibilité entre le piéton et le véhicule. (via CoDT). Hors agglomération	F'. Réaménagement des zones existantes à moins 5 mètres en aval d'un passage piéton afin d'y supprimer tous les masques de visibilité existants. (via CoDT)		SPW Mobilité > SPF via le Conseil supérieur wallon de la sécurité routière
	G. Prévoir, en priorité aux abords des écoles, l'interdiction de stationnement à moins de 5m en amont d'un passage piéton afin d'assurer une bonne visibilité dans les deux sens de circulation pour piétons et encore plus les enfants qui traversent.			SPW Mobilité > SPF via le Conseil supérieur wallon de la sécurité routière
	H. Les conflits d'usages doivent être anticipés dans les (ré)aménagement (vélo, trottinettes...) d'espaces partagés.			SPW Mobilité
	I. Renforcement de l'application du Code de la Route dans les piétonniers où les autres usagers peuvent y circuler seulement s'ils sont habitants (garage pour les voitures) ou s'ils y effectuent une livraison.			SPW Mobilité > SPF via le Conseil supérieur wallon de la sécurité routière
	J. Prévoir des itinéraires de circulation en boucle pour les vélos et véhicules qui peuvent entrer et sortir d'un piétonnier afin d'empêcher les travées de celui-ci. (via les Plans Communaux de Mobilité)			SPW Mobilité

	K. Lors de la mise en place d'un piétonnier, création d'itinéraires de contournement pour les vélos au minimum lors des périodes d'affluence des piétons. (via Code du Gestionnaire)			SPW Mobilité
	L. Utilisation exceptionnelle et parcimonieuse de la mixité des usagers notamment grâce au panneau D10 car les vitesses de déplacement sont fort différentes. Y prévoir de laisser une zone suffisante de long des façades comme refuge pour les piétons gênés ou plus vulnérables. (via CoDT)			SPW Mobilité
	M. Renforcement des sanctions aux encombrements de trottoirs. (via CoDT)			SPW Mobilité
	N. Augmentation de la longueur des bandes blanches de traversées quand beaucoup de trafic piéton. Le passage zébré pour les piétons doit être aussi généreux que l'espace qui y aboutit. S'il y a une traversée piétonne dans l'axe de la marche, la traversée avec dalles podotactile doit être placée plus haut dans la rue pour pouvoir assurer le raccord avec la ligne guide de la façade, les deux marquages des lignes blanches ne forment plus qu'un. (via CoDT)			SPW Mobilité
	O. Adaptation de la durée des feux aux passages piétons en fonction du trafic. (via Code du Gestionnaire)			SPW Mobilité
	P. Mise en place du feu intégral aux endroits dangereux (via Code du Gestionnaire)			SPW Mobilité
	Q. Sécurisation de toutes les nouvelles traversées piétonnes : espaces refuge lors d'une traversée de plus de 7m, éclairage, qualité du revêtement équivalent en confort et en qualité d'usage du trottoir, dalles podotactiles, bordures à zéro pour les traversées à même la chaussée, pas de tacs ni d'avaloir, doit être faite en avancée de trottoir pour garantir les 5m sans stationnement en amont de celle-ci (raccourcissement de la traversée et du temps d'exposition du piéton), avec une aire de réception de la largeur du trottoir dépourvue de tout obstacle jusqu'à la façade. (via CoDT)	Q'. Réaménagement et sécurisation de toutes les anciennes traversées piétonnes : espaces refuge lors d'une traversée de plus de 7m, éclairage, qualité du revêtement équivalent en confort et en qualité d'usage du trottoir, dalles podotactiles, bordures à zéro pour les traversées à même la chaussée, pas de tacs ni d'avaloir, doit être faite en avancée de trottoir pour garantir les 5m sans stationnement en amont de celle-ci (raccourcissement de la traversée et du temps d'exposition du piéton), avec une aire de réception de la largeur du trottoir dépourvue de tout obstacle jusqu'à la façade. (via CoDT)		SPW Mobilité > SPW Territoire

	R. Imposer une distance de 2 mètres pour tout dépassement d'un piéton par un véhicule motorisé (voiture, camion, bus, vélo électrique, trottinette électrique...) et de 1 mètre pour tous les autres usagers (type vélo classique, trottinettes non électriques, skateboard, rollers...) (via Code de la Route)			SPW Mobilité > SPF via le Conseil supérieur wallon de la sécurité routière
	S. Prévoir des drop zones pour le stationnement des trottinettes en voirie (via CoDT/Code du Gestionnaire)			SPW Mobilité > SPW Territoire
3.2 CIRCULATION APAISÉE	A. Mettre les voiries communales en zone 20 dans les zones à fortes fréquentation piétonne et les places.			SPW Mobilité
	B. Mettre toutes les agglomérations en zone 30 (sauf axes structurants à 50 km/h). La règle générale devient le 30 km/h maximum.			SPW Mobilité
	C. Réduire les vitesses et augmentation des espaces ou plages de temps où le trafic automobile est apaisé.			SPW Mobilité
	D. Installation sur demande des aménagements de quartiers comme les rues scolaires durant l'année scolaire et rues réservées au jeu pendant les vacances.			SPW Mobilité