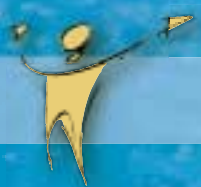


la Cemathèque

un nouvel éclairage
sur la mobilité



Tous en piste pour le vélo !

Le vélo : quelle belle histoire !

Quelle politique pour les deux-roues
en Flandre ?

L'avenir du vélo en Wallonie

Le vélo : un complément potentiel à
tous les autres modes de déplacements

Le "Vélo-love" de Leuven

Le cycliste dans l'espace public ;
réglementation et recommandations
pour une bonne cohabitation avec
les autres usagers lents

Apprendre le vélo dans ma commune

Intermodalité train-vélo (interview)

Bibliographie



TOUS EN PISTE POUR LE VÉLO !

Pierre CHASTELLAIN, Transitec – chef de projet, chargé du Cours CeM

Après les belles heures qu'il a connues pendant les années de crise, il y a maintenant quelques tours de circuit, le vélo, bien que loin d'être conçu pour cela, a dû accomplir une longue traversée du désert !

Aujourd'hui, après une réapparition progressive – et pourquoi pas "stratégique" ? – au travers du sport et des loisirs, le voilà qui remonte progressivement le peloton et qui est à nouveau "envisagé" comme un moyen possible de transport quotidien.

Mais la piste, pour l'heure plus ou moins cyclable, qui le mènera à un retour triomphal, est certainement encore longue et chaotique, tant la voiture de tête s'accroche désespérément à la première place !

Il n'empêche que le grand braquet est enclenché et que le sprint est inéluctablement lancé, en dépit des a priori qui souvent, en Wallonie, actionnent les freins en invoquant la pente (comme en Suisse?) ou la météo (comme aux Pays-Bas ?).

À défaut de voir des vélos plein les rues, force est de constater, et c'est un bon démarrage, qu'on parle de plus en plus, et partout, de la bicyclette : pistes, bandes, chevrons verts, places de parc et sens uniques limités, tiennent le haut des gazettes et des ouvrages spécialisés, en attendant de tenir le haut du pavé.

Mais patience ! L'heure n'est pas si lointaine où le cadre dynamique, en tailleur ou en costume-cravatte, se rendra au bureau avec sa petite reine et où les courses quotidiennes se feront tout naturellement grâce à ce mode enfin ... à la mode.

Le fameux anagramme qui met si joliment en symétrie VELO et LOVE, verra alors son avènement, et si la modeste étape de cette CeMathèque peut y participer, c'est avec d'autant plus d'enthousiasme que s'élèveront nos "hourras !" à l'arrivée victorieuse d'une mobilité plus intelligente.



La CeMathèque est une collection de dossiers thématiques trimestriels publiés par le réseau des Conseillers en Mobilité.

L'objectif de cette collection est d'apporter un éclairage nouveau sur la mobilité des personnes et des biens. Pour ce faire, un nouveau sujet est abordé tous les trois mois dans le respect des valeurs de la fonction de conseiller en mobilité à savoir la transversalité, le pragmatisme et l'intermodalité.

TABLE DES MATIÈRES

TOUS EN PISTE POUR LE VÉLO !

1. LE VÉLO : QUELLE BELLE HISTOIRE !	PAGE 4
L'ANCÊTRE : LA DRAISIENNE	4
ORIGINE DU MOT "VÉLO" ?	4
LES ÉBAUCHES DE L'ÉQUILIBRE PERMANENT	4
L'ARRIVÉE DU PÉDALIER	5
LES GRANDS BI : POUR LES COURSES	5
LA TRANSMISSION PAR CHAÎNE	6
L'APPARITION DU PNEUMATIQUE	6
LE CHANGEMENT DE VITESSE	6
LE VÉLO COUCHÉ	7
LA LUTTE CONTRE LES FROTTEMENTS AÉRODYNAMIQUES	7
LE VÉLO PLIANT	8
LE VÉLO ÉLECTRIQUE	8
L'ÉVOLUTION DU PROFIL DES CYCLISTES	8
2. QUELLE POLITIQUE POUR LES DEUX-ROUES EN FLANDRE ?	10
DÉVELOPPEMENT HISTORIQUE	10
LA POLITIQUE DES CHARTES DE MOBILITÉ MUNICIPALES	10
STIMULATION ET COORDINATION, PAR LES PROVINCES, DE LA POLITIQUE DU VÉLO EN FLANDRE	11
VADE-MECUM DES ÉQUIPEMENTS VÉLO	12
LES GENS ET LES MOYENS	12
LE PLAN INTÉGRAL DE LA POLITIQUE DU VÉLO EN FLANDRE	13
3. L'AVENIR DU VÉLO EN WALLONIE	14
1ER SEPTEMBRE 2003, 7H50, RENTRÉE SCOLAIRE	14
BON, ON ARRÊTE DE RÉVER ET ON REGARDE LA RÉALITÉ EN FACE !	15
4 LE VÉLO : UN COMPLÉMENT POTENTIEL À TOUS LES AUTRES MODES DE DÉPLACEMENTS	16
AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS	16
LA SOLUTION : L'INTERMODALITÉ	16
AVONS-NOUS, ACTUELLEMENT, LE CHOIX ?	19
5. LE VELO-LOVE DE LEUVEN	20
6. LE CYCLISTE DANS L'ESPACE PUBLIC; RÉGLEMENTATION ET RECOMMANDATIONS POUR UNE BONNE COHABITATION AVEC LES AUTRES USAGERS LENTS	22
L'IDÉAL	22
CE QUE DIT LE CODE	22
UNE COHABITATION SEREINE	25
7. APPRENDRE LE VÉLO DANS MA COMMUNE	26
C'EST POSSIBLE ! C'EST ESSENTIEL !	26
DANS LE CADRE SCOLAIRE	26
HORS DES ÉCOLES : D'AUTRES LIEUX, D'AUTRES TEMPS	28
POUR VOUS AIDER...	29
8. INTERMODALITÉ TRAIN-VÉLO (INTERVIEW)	30
DU STATIONNEMENT DES VÉLOS DANS LES GARES	30
DU TRANSPORT DES VÉLOS	31
DE L'AMÉNAGEMENT DES GARES ?	31
DE L'ACTION POSSIBLE PAR LES USAGERS	32
ANALYSE CRITIQUE	33
9. BIBLIOGRAPHIE	34



Le vélo : quelle belle histoire !

Bernard Dehay, Président du GRACQ



La Draisienne

L'ancêtre : la draisienne

Je ne remonterai pas jusqu'à l'invention de la roue, même si certains auteurs prétendent qu'il y avait déjà des sortes de bicyclettes en Chine en 2000 avant J.C.

Le premier dessin d'un deux-roues fut apparemment réalisé par **Léonard de Vinci** en 1482. C'est lui qui, pour la première fois, a eu l'idée géniale de mettre **deux roues l'une derrière l'autre, reliées par une poutre dans le même plan**, plutôt que deux roues parallèles reliées par un axe perpendiculaire, comme ce fut le cas jusqu'alors sur les chars, chariots ou carrosses. Sans ce coup de génie, aujourd'hui, nous roulerions peut-être tous en automobile ...

La première réalisation concrète de ce concept vit le jour en 1816 (juste après la bataille de Waterloo de 1815) dans la tête d'un aristocrate allemand, **le baron Karl Drais von Sauerbronn** du duché de Bade (province allemande). Bien que révolutionnaire, son invention est simple. Il s'agit d'**une poutre en bois** (sorte de timon de charrette) **avec une direction à pivot** qui permet à la roue avant de tourner. La propulsion se fait en prenant appui avec les pieds sur le sol. Le cycliste n'est alors qu'un coureur à pied chevauchant une

machine très particulière dépourvue de pédalier – d'où l'appellation allemande de **Laufmaschine** (machine à courir). De nos jours, cette machine est plus connue chez nous sous le nom de Draisienne.

Origine du mot "vélo" ?

En 1817, le baron Drais aurait couvert la distance Mannheim-Schwetzingen en une heure à peine, alors que la malle-poste la parcourt en quatre heures.



En 1818, il obtient un brevet d'importation en France et appelle sa machine **vélocipède** (du latin *velocitas* qui veut dire vitesse, et du suffixe *-pède* qui vient du latin *pes*, *pedis* qui veut dire pied) parce que sa machine est rapide et propulsée par les pieds de son conducteur. Le nom est resté générique pour les évolutions de la bicyclette de Drais, et si le terme vélocipède fait archaïque, son diminutif "vélo" fait toujours partie du vocabulaire courant.

Le terme vélo a même tendance à prendre le pas aujourd'hui sur le mot bicyclette, peut-être à cause des connotations liées au(x) suffixe(s) *-ette* (et même *-clette*) un peu péjoratif(s), mais surtout parce que *vélo* est nettement plus court à dire que *bicyclette*.

Les ébauches de l'équilibre permanent



L'anglais Lewis Gompertz en 1821, puis **les écossais Kirk Patrick Mac Millan** en 1839 et **Dalzell** en 1847, utilisent **des leviers comme moyen de propulsion**. C'est le début de l'équilibre permanent. Ils adaptent un système de bielles et leviers transformant un mouvement de balancement des pieds en rotation de la roue arrière. Cependant aucun vélo de cette époque n'est produit à grande échelle et ce type de deux-roues reste assez marginal.

L'arrivée du pédalier

La première évolution majeure du vélocipède est due à **Ernest Michaux** (ou son père Pierre) qui, à l'occasion de la réparation d'une draisienne, adapte en 1861 des **pédivelles** sur la roue avant. Ce système de transmission a l'avantage d'être simple et léger.



Pour situer l'époque, signalons qu'en 1865, Léopold II monte sur le trône de Belgique, et qu'en 1866, Werner von Siemens invente le principe de la dynamo.

Dès 1866, la production commerciale et la démocratisation du vélo deviennent inexorables.

En 1867 (Nobel invente la dynamite), Pierre et Ernest Michaux (père et fils) présentent leur vélocipède à l'Exposition Internationale de Paris. Il s'agit alors d'un vélocipède à cadre en bois cintré, avec un siège réglable, placé sur une lame d'acier flexible, destinée à amortir les chocs. Les pédales sont munies de petits contrepoids en laiton en forme de glands, très élégants, destinés à présenter la pédale dans la bonne position. Le frein à levier se manœuvre en tournant vers l'avant les poignées du guidon.

Certains modèles à 3 roues (*tricycle*), plus stables, ont un grand succès à l'époque, surtout auprès des dames. D'autres modèles, tels les *Sociables*, permettent à deux personnes de pédaler côte à côte.

On passe aussi à cette époque du rayonnage à compression (bois ou métal), au rayonnage à tension, avec des fils d'acier, qui permet un important allègement des roues. Les roues en bois cerclées de fer (bruyantes) sont progressivement remplacées par le bandage en caoutchouc plein, plus silencieux.



En 1869 se tient le premier Salon du Cycle à Paris. Le fer forgé est remplacé par le tube inventé par Clément Ader. Le poids du vélocipède tombe de 40 à 25 kg. Les roulements à billes et la roue libre s'installent.

Les frères Michaux passent au cadre droit, plus facile à produire en série. Face au succès, ils font appel à des sous-traitants. Ainsi, 400 vélocipèdes sont commandés au fabricant britannique de machines à coudre de Coventry, Josiah Turner. La guerre franco-prussienne oblige le fabricant à vendre les vélocipèdes sur le marché intérieur, et c'est un autre succès !



Le Grand bi

Les Grands bi : pour les courses

Le problème à ce moment, c'est que le pédalier fait corps avec la roue, et qu'il est malaisé d'augmenter le bras de levier de la manivelle. Pour augmenter la vitesse du vélo, la première solution envisagée est d'augmenter le diamètre de la roue avant.

En 1870, un ex-contremaître de Turner, **James Starley**, fonde sa propre société et conçoit la **penny-farthing**, avec une roue avant de 1,5 m de diamètre et une roue arrière de 50 cm seulement, ce qui lui permet de parcourir une plus grande distance à chaque tour de pédale. Ce modèle survivra pendant presque 20 ans.

La récente invention du roulement à billes, va être rapidement appliquée à la direction et au pédalier de ce vélocipède.

Les courses cyclistes commencent à cette époque sur des machines diaboliques : les **Grands bi**.

Directement issus du vélocipède de Michaux, le **Grand bi** possède une roue avant immense, permettant d'aller plus vite, et une roue arrière toute petite pour alléger l'ensemble. Le développement de la sidérurgie permet d'obtenir des machines de course extraordinairement légères dont le poids chute en dessous de neuf kilos. Le principal problème de ces machines est la position élevée du cycliste, ce qui entraîne des problèmes d'équilibre et des chutes graves.



En 1874, **Starley** dépose un brevet pour la **roue à rayons tangentiels**. Les rayons radiaux, utilisés jusque là, ne peuvent supporter la tension à laquelle ils sont soumis.

En 1875, le français Jules Truffault allège sensiblement jantes et fourches en les fabriquant creuses à partir d'un stock déclassé de fourreaux de sabre.

En 1877, **Starley** fabrique les premiers cadres en tubes d'acier. Le vélo s'allège et devient plus durable, tout en restant aussi rigide.

Il y a aussi l'apparition à cette époque d'un pédalier à engrenage destiné à démultiplier le coup de pédale (crypto Bantam).

La transmission par chaîne

Les premiers essais de transmission par chaîne sont attribués à Sergent en 1865. Le système de Sergent fut amélioré par Meyer et Guinet en 1868. En 1879 (naissance d'Albert Einstein), l'anglais **Lawson** invente la **transmission par chaîne sur roues dentées** entre un pédalier indépendant et la roue arrière.



En 1885, **John Starley**, neveu de James, lance la **Rover Safety Bicycle**. Cette bicyclette (petit cycle, par opposition aux *Grands bi*) est le prototype de la bicyclette moderne : deux roues de même diamètre, cadre en tubes d'acier et transmission par chaîne. La *Rover Safety* présente aussi l'avantage d'abaisser le centre de gravité de l'ensemble cycliste-machine, ce qui, en cas de chute, est fort appréciable. La géométrie de la bicyclette évolue vers un cadre pentagonal, qui devient alors, à peu de chose près, celui que nous connaissons aujourd'hui. Et c'est le 28 janvier 1886, dans le journal *Véloce-Sport*, qu'est apparu pour la première fois le terme de *bicyclette* !



L'apparition du pneumatique

En 1888, un vétérinaire écossais, **John Boyd Dunlop**, (ré)invente le **pneumatique** pour son fils qui se plaint de l'inconfort de sa bicyclette. Le principe aurait néanmoins déjà été inventé en 1845 par W. Thomson, ingénieur civil dans le Middlesex. La chambre à air est au départ collée sur la jante, mais les crevaisons et les déjantages sont fréquents. On enrobe ensuite la chambre à air dans une enveloppe non extensible (le pneu) qui, sous la pression, colle aux bords de la roue.

En 1890 (alors que Bayer invente l'aspirine, et que Clément Ader effectue son premier vol plané), la *Rover Safety Bicycle* reçoit une roue libre, le frein et des pignons.

En 1891, Robertson, un autre britannique, perfectionne l'invention de Dunlop, mais ce sont **les frères Michelin** qui mettront au point le **pneu démontable** (pneu-chambre à air).

En 1895, l'entreprise HUMBER présente un cadre triangulaire et deux roues de même dimensions. La bicyclette prend sa forme définitive. Il faut attendre 1900 (fin du XIX^{ème} siècle et premier métro à Paris) pour voir l'allemand **Ernst Sachs** commencer à fabriquer son **moyeu Torpedo** à Schweinfurt.

Le changement de vitesse

Pour les pièces qui composent la bicyclette les perfectionnements se suivent. Hélas la technologie ne permettant pas toujours l'application, certaines inventions ne virent le jour que 50 ans plus tard. Mais la plus grande avancée, c'est le changement de vitesse.

Le *Grand bi* en 1875 possédait déjà un changement de vitesse à l'intérieur du moyeu de la roue avant. En 1890, le **Crypto** est conçu selon le principe des engrenages à satellites (épicycloïde). Le moyeu à trois vitesses basé sur le principe précédent est repris par l'entreprise *Sturmey-Archer*.



Mais les coureurs cyclistes à cette époque préféreront encore longtemps retourner la roue arrière muni de chaque côté d'un pignon de taille différente, puis deux pignons de chaque côté.

En 1913 est lancée la course de la Polymultipliée où les coureurs expérimentent divers systèmes de changement de vitesses.

La roue libre se généralise. Le freinage par rétro pédalage s'affirme. **Le stéphanois Paul de Vivie, invente le dérailleur.** Mais ce n'est qu'en 1937 que le dérailleur arrière est admis au *Tour de France*. Après la guerre, en 1947, apparaît le double plateau avant sur le tour de France, bien que son invention date du début du siècle et déjà utilisé par les cycloportifs.

Dès 1932, l'usage du duralumin (alliage léger fait d'aluminium, de cuivre, de magnésium et de manganèse) se généralise et le vélo moderne se développe.

Le vélo couché

Le premier vélo-couché qui ait fait parler de lui date de 1933. Il a été construit par **le Français Charles Mochet**. Sa *bicyclette à pédalage horizontal* (c'est le nom qu'il a donné pour le brevet de son invention) est le premier vélo-couché dont les performances aient été supérieures à celles des bicyclettes "traditionnelles".

En effet, le 7 juillet 1933, le coureur cycliste Francis Faure, qui travaillait avec Mochet, battit le monumental record d'Oscar Egg qui datait de près de vingt ans, en parcourant 45,055 km dans l'heure. Ce record allait être à l'origine de nouvelles règles édictées par l'UCI (Union Cycliste Internationale), organisme qui régit les courses et homologue les records de vélos, visant à interdire la nouvelle bicyclette de l'inventeur français. Pourquoi interdire la bicyclette de Charles Mochet ? Les dirigeants de l'UCI ont été confrontés à une nouvelle évolution de la bicyclette, et leur choc face à ce nouvel engin s'est traduit dans

l'esprit des plus conservateurs par un rejet de cette machine. Pour l'anecdote, la bicyclette de Mochet fut soutenue par 46 voix contre 58 pour ses détracteurs : si quelques personnes avaient eut l'esprit plus ouvert, la face du sport cycliste aurait pu être transformée.



La lutte contre les frottements aérodynamiques

En 1893, un certain Larue, établi dans le département de l'Allier en France, commercialise un coupe-

vent de 380 grammes. Sa notice est explicite : *"Au moment où la fabrication du cycle a atteint une perfection telle que presque toutes les résistances au frottement sont aujourd'hui supprimées, la résistance de l'air elle-même, résistance énorme dès que l'on atteint une certaine vitesse, peut également être évitée"*. Plus d'un siècle plus tard, il ne semble pas avoir fait beaucoup d'émules, sans doute à cause de son encombrement et au déséquilibre que peut provoquer un vent latéral.

En 1913, le champion Marcel Berthet, un géant de la route, battit le record de l'heure sur une machine conçue par l'ingénieur Bunau-Varilla : le Vélo-Torpille. Il s'agissait d'une machine possédant une carcasse en bois courbé en forme d'oeuf sur laquelle était tendu une toile en celluloid, l'ensemble étant relié rigidement à la bicyclette par une armature en acier (poids total 17 kg vélo inclus).



Vélo couché "M5 ShockProof Hurricane"



Évidemment l'UCI changea ses règles en 1914 afin d'interdire *"tout élément réduisant la résistance de l'air"*. Cependant elle créa une section spéciale réservée aux bicyclettes carénées mais l'engouement du public pour ces engins disparut peu à peu après la guerre.

En fait il fallut attendre les années 70 et la crise pétrolière pour que les américains se remettent à fabriquer des **vélos carénés et couchés** (ce que fit d'ailleurs Georges Mochet, le fils de Charles, après l'interdiction des vélos couchés par l'UCI). Paul Mac Gready créa une nouvelle fédération chargée d'homologuer tous les records effectués sur des machines propulsées par l'énergie musculaire seulement : l'IHPVA (International Human Powered Vehicle Association) était née.

Les records sont actuellement de 110,58 km/h sur 200 m (lancé) détenu par le **Cheetah**, vélo conçu par trois anciens élèves de Berkeley, et de 79,136 km/h, détenu par le canadien Sam Whittingham dans le **Varna**, une machine construite par George Georgiev.

Le vélo pliant

L'idée de diminuer l'encombrement du vélo pour mieux le transporter apparaît très tôt : dès 1878 est lancé en Angleterre un **tricycle pliant**. En 1895, la bicyclette du capitaine Gérard conçue pour l'armée française recueille un certain succès. Ainsi lors des deux guerres mondiales (14-18 et 40-45), ces vélos alourdissent le paquetage des soldats. En 1944, lors du débarquement en Normandie, certains soldats anglais sont parachutés avec leur vélo pliant. Il faut néanmoins attendre 1965 pour voir réapparaître le concept de vélo pliant. Aujourd'hui, son succès est incontestable. Et au delà du phénomène de mode, il faut reconnaître qu'il apporte une réponse intéressante au stockage en appartement et au problème d'intermodalité, puisqu'il permet de combiner efficacement ce vélo avec les autres moyens de transports (train, tram bus, ... et même automobile).

Le vélo électrique

L'idée de diminuer l'effort de poussée sur le vélo n'est pas nouvelle, mais ce n'est que récemment que la miniaturisation des piles et batteries électriques a permis de les placer sur un vélo. La plupart des vélos électriques n'offrent qu'une assistance au pédalage, plafonnée à 20 ou 25 km/h. L'autonomie de la plupart des modèles est encore limitée à quelques dizaines de km. Mais la recherche progresse, et de nouveaux modèles apparaissent chaque année. Et la pile à combustible est déjà pour demain.

L'évolution du profil des cyclistes.

En un siècle, nous sommes passés d'une utilisation bourgeoise, à une utilisation de nécessité pour aboutir à une utilisation de loisir.

L'utilisation bourgeoise correspond aux débuts du vélo. Son coût d'acquisition est élevé. Le cyclisme imite le sport équestre, le vélocipédiste est assimilé à un cavalier, et son vélo au cheval d'acier. Certaines courses hippiques voient s'opposer des jockeys à cheval et d'autres à vélo vers 1870. C'est un objet de convoitise, d'assimilation sociale. Les associations de cyclistes sont à l'origine du Touring Club, ancêtre de l'Automobile Club. Fin du 19^{ème} siècle, la circulation sur les routes se partage entre le trafic de voisinage et les charrettes se rendant aux champs. Le bétail bénéficie d'un droit de pacage sur les accotements des routes les moins fréquentées. Les grands déplacements se font alors en chemin de fer.



Mini vélo "JSD" modèle 618, pliant avec suspension avant et arrière, et 6 vitesses.



VTT "ISD" modèle 601, à assistance électrique, entièrement suspendu, 10 vitesses.
Source : <http://cyclurba.free.fr>



Mini vélo "ISD" modèle 618, pliant et à assistance électrique : rangement des batteries.
Source : <http://cyclurba.free.fr>

Avec les *bicyclettes* apparaissent les premiers conflits routiers. Les cyclistes se regroupent dans des *Touring Club*, contestent les techniques en usage pour la réfection des chaussées qui provoquent des crevaisons, ou des chutes. Le *Touring Club de Belgique* s'organise en système de surveillance, finance la construction de pistes cyclables, achète des rouleaux compresseurs pour aplanir la chaussée et en fait don à l'Administration.

À partir de 1880, sous sa forme actuelle, la bicyclette connaît un véritable boom : on estime le nombre de vélos en 1893 à 130 000, et en 1914 à 3 500 000. Aujourd'hui, on en compte 800 millions dans le monde (contre seulement 400 millions d'automobiles).

Dès le début du XX^{ème} siècle, le coût d'une bicyclette ne cesse de baisser. Il devient un objet de nécessité pour l'ouvrier. Il lui permet de se rendre à son travail, et de participer activement à ses loisirs (en 1936 avec les premiers congés payés). Son nombre n'a cessé de décroître chez nous depuis 1950 jusque dans les années 1980 qui ont vu apparaître les vélos de loisir, V.T.T., ...

La chute du nombre de pratiquants de deux-roues a été consécutive à l'accroissement de l'utilisation de la voiture, résultat d'un choix politique délibéré depuis 1945. Le renouveau actuel du vélo tient essentiellement au vélo de loisir et du phénomène VTT, même si on constate une recrudescence de son usage dans les villes, principalement par réaction aux encombrements.



Quelle politique pour les deux-roues en Flandre ?

Tim Asperges et Luk Vanmaele, département de la Recherche, Langzaam verkeer

Près de 15 % de tous les déplacements en Flandre se font à vélo. Ceci indique que la Flandre est, avec la Hollande et le Danemark, un des précurseurs de l'usage de la bicyclette. Néanmoins, le Gouvernement flamand estime que ceci peut encore s'améliorer.

Selon le *Plan intégral de la Politique du Vélo en Flandre (Vlaams Totaalplan Fiets)*, actuellement en délibération au Parlement flamand, *l'usage du vélo doit augmenter de près de 20 % d'ici 2010*. De plus, on y déclare simultanément un objectif de sécurité routière visant à une diminution de 50 % du nombre de victimes en vélo (morts et blessés graves) et ceci quelle que soit la croissance de l'usage du vélo.

Le vélo, en Flandre, bénéficie donc d'une politique de la mobilité dynamique et volontaire.

Développement historique

La Flandre est en grande partie plate avec de petites différences d'altitude et, par conséquent, a toujours été une région intéressante pour le cyclisme.

À partir des années 50, l'usage de la voiture a augmenté rapidement en raison de la prospérité croissante de la population. Des zones urbaines et rurales ont été adaptées à la pression de la voiture et des travaux d'infrastructure énormes ont été réalisés (routes, autoroutes, périphériques, ...). Les cyclistes ont alors été repoussés vers le bord de la chaussée (avec ou sans aménagement cyclable). Le réseau des routes "explosant" et la politique d'aménagement du territoire des années 50 et 60 ont favorisé la dispersion de l'habitat et des activités encourageant la construction typique en "ruban" et l'éclatement des centres de villages et de villes, ce qui ne favorise guère l'usage fonctionnel du vélo.

Aujourd'hui, la politique en matière d'aménagement du territoire prend en considération l'idée d'une mobilité durable. À long terme, ceci sera certainement une démarche favorisant l'usage du vélo.

Jusqu'aux années 80, on ne portait donc pas d'attention aux deux-roues et la politique de la mobilité était uniquement axée sur la voiture. L'usage du vélo atteint son niveau le plus bas. Mais depuis cette époque, en Flandre, l'idée que le vélo puisse être un moyen de transport quotidien se développe. Petit à petit, on observe une attitude plus positive chez de nombreux politiciens et auprès d'un public plus large. Une réelle politique en faveur des vélos ne s'est cependant réalisée qu'au début des années 90. Plusieurs villes flamandes ont alors pris les devants dans ce domaine. Gand, Courtrai et Bruges développent un pla – vélo et Anvers signe avec de nombreuses organisations et avec l'association des cyclistes (Fietzersbond) un accord portant sur le vélo.

La politique des chartes de mobilité communales

La Région flamande, les Provinces, De Lijn, concluent des accords sous forme de chartes de mobilité, portant sur les projets qui doivent être réalisés. Chaque commune fait alors un *Plan de mobilité* qui propose des actions durables et développe un réseau multimodal permettant



Partage "équitable" de la voirie entre tous les usagers. Crédit Langzaam Verkeer

d'améliorer des domaines tels que : la sécurité routière, l'accessibilité sélective de la voiture, les moyens de transport alternatifs, la qualité des espaces publics, la convivialité dans les secteurs urbanisés.

Les engagements communs (financement, répartition des tâches, ...) de tous les partenaires sont inclus dans ce plan.

La coordination de la réalisation de tous les projets de mobilité est réglée par des conventions supplémentaires ou "volets". Trois volets sur neuf se rapportent directement à la réalisation commune de pistes cyclables et d'autres volets soutiennent également de plus loin la politique du vélo. Il s'agit notamment de :

- la réorganisation des croisements avec le réseau routier (volet 3) ;
- le subventionnement de la réorganisation des abords d'écoles et la mise en œuvre des plans de transport scolaire (volet 10) ;
- la réalisation de nouvelles pistes cyclables au niveau régional (volet 11) ;
- la réalisation de nouvelles pistes cyclables aux niveaux des routes communales et provinciales (volet 12) ;
- le subventionnement des mesures d'accompagnement comme, par exemple, des campagnes d'information (volet 15).



Le vélo, en Flandre, bénéficie d'une politique de la mobilité dynamique et volontaire. Crédit Langzaam Verkeer



Simultanément aux projets purement infra-structuraux, des actions de promotion sont également engagées en relation avec les différents volets. Par exemple, l'une des initiatives les plus réussies des plans de transport scolaire est le projet de groupe de vélos constitués d'étudiants de l'enseignement primaire (volet 10) accompagnés par des parents.

Actuellement, plus de 40 % des communes flamandes ont un Plan de mobilité approuvé et 50 % des communes sont en cours d'élaboration de leur Plan de mobilité.

Stimulation et coordination, par les provinces, de la politique du vélo en Flandre

En 1998, les cinq Provinces flamandes ont reçu de la Région flamande, la mission de dessiner un réseau supra-local fonctionnel de pistes cyclables. Durant la période 1999-2000, les réseaux provinciaux ont aussi été projetés de manière harmonisée, afin qu'ils puissent offrir un maximum de continuité et de cohérence.

Le réseau global des pistes cyclables projetées comprend presque 11 000 km de voiries aménagées dont près de 3 500 km sous la responsabilité de la Région, environ 600 km sous celle des Provinces et 6 900 km pour les Communes. Sur les 11 000 km, 1 000 km sont aujourd'hui totalement réalisés. Ce réseau est en premier lieu destiné aux déplacements domicile-travail, domicile-école et domicile-commerce. Ce réseau est l'un des instruments principaux visant à développer l'usage de vélo en toute sécurité.

Au printemps 2001, un accord de mise en œuvre a été conclu entre les Provinces et la Région flamande. Les Provinces ont eu la mission de réaliser ce réseau de pistes cyclables et d'informer, de sensibiliser et de soutenir la population et les autorités locales pour stimuler l'usage du vélo. Afin de soutenir le projet et d'en communiquer la teneur, des points d'information provinciaux ont été réalisés. Les Provinces jouent ainsi un rôle de stimulateur, de coordinateur et de garant de la qualité de la politique cyclable.



"Construire encore, pour mieux accueillir les vélos." Crédit Langzaam Verkeer

Vade-mecum des équipements vélo

Pour favoriser la réalisation de ces réseaux de pistes cyclables, la Région flamande a développé un *vade-mecum* des équipements destinés aux vélos qui doit servir de fil conducteur à la mise en œuvre des aménagements. Grâce à ce *vade-mecum*, le niveau de qualité des équipements pour les deux-roues est harmonisé à un haut niveau, partout en Flandre.

Le vade-mecum traite des pistes cyclables, mais aussi du stationnement des vélos et des équipements permettant l'intermodalité avec les transports publics. Il est un instrument de travail essentiel pour tous les gestionnaires des routes et pour les auteurs de projet en matière d'équipement pour les vélos.

Les gens et les moyens

Dans le cadre de la politique locale des *Chartes de mobilité*, l'Administration flamande a engagé et formé, ces dernières années, une quinzaine de personnes liées au domaine de la politique de Mobilité. La politique en faveur des deux-roues constitue une partie importante de leurs tâches. Ainsi, à l'échelle des Communes et des Provinces ont été créés plusieurs services dont la tâche principale concerne la mobilité.

Dans le cadre de l'accord de la Région flamande avec les Provinces, il y a actuellement, cinq personnes qui travaillent exclusivement à développer la Politique en faveur du vélo.

En ce qui concerne les Communes flamandes, il est plus difficile d'estimer combien de personnes ont la même fonction. Certaines Villes, comme Gand, Courtrai, Genk, emploient un fonctionnaire "vélo" à plein temps dans leur *Service Mobilité*. D'autres Villes et Communes disposent d'un service de Mobilité dans lequel est traitée la politique du vélo. Dans beaucoup de Communes, il y a par contre un manque de personnel compétent pour passer de la politique vélo à sa mise en œuvre au niveau local.

Outre le "know-how" et la main-d'œuvre, le financement de la politique vélo reste une condition importante du succès de la démarche. Les investissements dans ce domaine sont partagés entre plusieurs niveaux d'autorités et différents postes budgétaires. La Région, comme les Provinces et les Communes investissent dans l'infrastructure pour les vélos et dans des mesures d'accompagnement. Le budget pour l'infrastructure vélos a fortement augmenté ces dernières années afin de permettre la réalisation accélérée des pistes cyclables.

Au milieu des années 90, la Région flamande avait dépensé environ 12,5 millions d'Euro. Ce budget a été porté, au début de la législation actuelle, à 25,5 millions € et en 2002, il est de 86,5 millions €. Les Provinces flamandes ont également un budget spécial (système de subvention) pour le financement des infrastructures traversant les routes communales. Il s'agit ici d'environ 1 million € par Province. Les Communes investissent aussi dans des équipements en faveur des vélos, mais les chiffres exacts manquent. Enfin, en complément de ces investissements pour le vélo, des fonds sont débloqués dans certains cas, comme, par exemple, les routes touristiques (de Vlaamse Landmaatschappij).

Le Plan intégral de la politique du vélo en Flandre

Récemment, en novembre 2002, *le Plan intégral de la Politique du vélo en Flandre* a été finalisé. Ce plan est actuellement au Parlement flamand. Son développement fait partie de l'accord du Gouvernement flamand et du Plan général de Mobilité flamand. Le but de ce plan est d'**atteindre un pourcentage d'utilisation du vélo d'environ 20 % des déplacements journaliers en 2010**. De plus, le nombre de victimes à vélo – 120 cyclistes tués par an devra être réduit de moitié durant la même période. Par le développement d'un Plan intégral de la Politique vélo, le Gouvernement flamand entend donner le signal que le vélo a droit à une place importante dans la politique de mobilité. Ce Plan précise le cadre dans lequel peuvent être prises toutes sortes de mesures en faveur du vélo, et ceci à plusieurs niveaux politiques et dans différents domaines (mobilité, environnement, santé, enseignement, ...). Les accords entre l'autorité fédérale, les opérateurs de transport (De Lijn, NMBS) et les instances européennes sont également inclus dans la démarche. Le Plan concerne des mesures en matière d'infrastructure, mais aussi des mesures d'accompagnement comme des mesures fiscales, des mesures législatives, des mesures de sensibilisation ou encore des actions de recherche et de développement des connaissances.

Par la réalisation d'un paquet de mesures diversifié, la Flandre devient une région qui donne le ton dans le domaine de la politique et de l'usage du vélo en Europe.

Bibliographie

Ministerie van het Vlaams Gewest (2002) : ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets, oktober 2002. Département Leefmilieu et infrastructure, mobilisatrice



Aperçus du parlement flamand.
Source : <http://www.vlaamsparlement.be>





L'avenir du vélo en Wallonie

Christin STEYVERS, MET D.311

1^{er} septembre 2003, 7h50, rentrée scolaire

Les enfants sont heureux de rentrer à l'école : nouveaux cartables avec bandes réfléchissantes, nouveaux feux arrières clignotants, nouveaux guidons avec nouvelle sonnette qui tinte au son de James Bond ou Batman au choix.

Tout le monde est prêt ? Allez en avant ! On sort de la maison, le mari est déjà parti au boulot avec son VTT ("veuteuteu", comme je dis pour l'embêter) au look grand sportif (pour affronter les pavés du centre-ville, faut bien ça), dénote un peu avec le costume et le Pc en bandoulière. Difficile la vie de cadre dans les assurances !



"Il n'est jamais trop tard pour préparer l'avenir." Crédit Christin Steyvers, MET – D.311

"Au travail à vélo." Source : Gracq

J'emmène les enfants à l'école avant d'aller au boulot. Les deux grands sur leur vélo : veste anti-pluie fluo au logo de l'équipe de basket de Spirou de Charleroi et le casque assorti (la frime) et la petite dernière sur le siège bébé de mon vélo avec son casque Winnie l'ourson. En avant ! 20 minutes en vélo : le pied ! enfin je veux dire, la roue ! Un peu de sport avant le boulot, ça ravigote et ça met de bonne humeur ! Tous sur la piste ! Attention aux autres vélos, les enfants ! Une moyenne de 1 500 vélos aux heures de pointe dans le quartier, ça demande un peu d'attention !

Mais que c'est gai de commencer la journée par les cris des enfants, le chants des oiseaux, et l'odeur de la terre au petit matin !

Comme d'habitude le boulanger sort de son magasin pour le passage des enfants : Salut tout le monde ! et en réponse : *"Dring, dring, dring, dring.... Hmmm, ça sent bon le pain ..."*

Tiens voilà l'institut' de 2^{ème} et son convoi de jeunes cyclistes. Salut les enfants ! 300 élèves à vélo le matin avec leurs vêtements fluos et leurs feux clignotants c'est mignon... on dirait un sapin de Noël à roulette !

Tiens une voiture... ça faisait longtemps ! Ah, c'est l'institut de 3^{ème} qui amène du matériel pour la rentrée ! *"Ma remorque est cassée, elle s'est détachée de mon vélo... obligé de prendre la bagnole !"*

8h15 : *"on arrive, allez les enfants, rangez votre vélo convenablement !"* Zou, plein de gros bisous. *"Bonne journée les p'tits loups, ce soir, c'est papa qui vient vous chercher."* re-bisous ! Et hop au boulot !

8h30 : *"Salut chef ! Pas mal votre vélo couché ! Je passe au vestiaire et j'arrive."* Un coup de peigne, un peu de rouge à lèvres... pas facile de mettre de rouge à lèvres quand on a une volée de bisous à donner le matin !

8h45 : La journée commence... ne pas oublier d'aller faire des courses pour la rentrée à midi, faut que je réserve un vélo taxi qui me ramènera les paquets à la maison après 18h00.



Aménagement "mixte" de la voirie au Boulevard du Nord, à Namur

Bon, on arrête de rêver et on regarde la réalité en face !

Selon une étude de l'université de Namur, 69 % des déplacements se font en voiture dont 46,5 % concerne une distance inférieure à 5 Km et 2 % une distance inférieure à 500 m. On sait que :

- le trajet moyen fait à vélo est de 4,8 km pour une durée de 17 minutes, soit 16,9 km/h.
- 30,2 % des trajets à vélo sont fait par les 26-50 ans ;
- 52,8 % des trajets à vélo sont fait par les hommes ;
- 90 % de ces mêmes trajets sont effectués en Flandre.

Dans les obstacles, on note les problèmes physiques, le relief et la perception que l'on a du climat, le danger représenté par l'usage du vélo en ville, la crainte de vol ou les problème de parking, l'idée d'arriver en sueur, la difficulté de transporter des personnes ou des objets lourds. D'autre part, la plupart d'entre nous combinons plusieurs déplacements sur la journée : bureau, école, courses ... On peut ajouter aux obstacles précédents, l'absence de culture cycliste en Wallonie qui se manifeste par l'importance donnée à l'exercice physique et à la santé, la perception que nous avons de la distance à parcourir, l'intensité du trafic auto et l'existence de zones où la circulation est restreinte.

Des solutions pour rendre l'utilisation du vélo quotidienne, il en existe. Les infrastructures cyclables qui ont pour but d'augmenter la visibilité et la sécurité des cyclistes, car le cycliste est un usager vulnérable (juste après les motos) et beaucoup d'automobilistes oublient qu'ils partagent la route avec les autres usagers (vélo, moto, piétons...). Encore faut-il que ces infrastructures soient conçues et construites de manière cohérente et gardées en état. Pour aider les gestionnaires de voiries, *Provélo* a édité, entre autres, avec le MET le "Code de bonne pratique des aménagements cyclables" et "Ma commune fait du vélo". Il faut aussi assurer une continuité et des connexions entre les réseaux. Une étude commandée par le MET auprès de *Provélo* et d'*Agora*

tente de définir quelles sont les axes stratégiques à choisir pour développer en Wallonie une politique en faveur du vélo en Wallonie. Un des volets de cette étude concerne **la création d'un brevet cycliste** qui permettra aux enfants de quitter le primaire en sachant rouler à vélo. Autres faits essentiels : la formation des gestionnaires des infrastructures routières, l'adaptation des règles de circulation, l'intermodalité des transports, la concertation avec les usagers et avec les experts ainsi que l'information et la sensibilisation du public.



Marquage clair et signalisation spécifique à Ixelles

Parmi les associations qui sont expertes en matière cyclable, on peut citer :

- **le Gracq** (02 502 61 30) groupe de recherche et d'action de cyclistes quotidiens ;
- **Provélo** (02 502 73 55) qui agit, entre autres, comme bureau d'études dans le cadre de dossiers comme le brevet vélo, le ramassage scolaire ... ;
- **les Maisons des Cyclistes de Namur** (081 81 38 48), **de Liège** (04 222 99 54), **de Charleroi** (071 53 58 50) et bientôt **de Mons** pour les vélo tour, la location de vélo, l'organisation de vélo-tour ... ;
- **l'École Wallonne de moniteurs de Vélo-Ecole** (081 81 38 48) et la **Vélo-École de la Ligue des Familles** (064 37 16 96) qui organisent des balades encadrées, séances d'apprentissage du vélo en ville ;
- **La Coordination du Réseau des Ateliers Vélos de Wallonie** (081 87 94 64) ;
- **Jeunesse et Ecologie** (081 22 96 28) : qui encadrent 100 jeunes en Wallonie qui s'engagent à utiliser le vélo comme mode de déplacement quotidien.

... et enfin, à signaler, une manifestation "portes ouvertes" dans **les ateliers-vélos** en Wallonie, durant le mois de mars 2003.



Le vélo : un complément potentiel à tous les autres modes de déplacements

Huguette BROHEE, chargé de mission au GRACQ



Le vélo comme mode de déplacement a de nombreux avantages et un gros inconvénient.

Les nombreux avantages :

- très démocratique et peu coûteux ;
- véhicule de conduite aisée et accessible à presque tous (il existe des modèles qui offrent cette accessibilité aux personnes à mobilité réduite) ;
- bon pour la santé ;
- faiblesse des coûts externes : pas de dégradation des voiries, surface de stationnement limitée ;
- respectueux du cadre de vie : pollution de l'air et acoustique nulles ;
- rapide sur de courtes distances ;
- générateur d'emploi : tourisme, vélocistes (marchand – réparateur).

Le gros inconvénient :

- peu efficace sur de longues distances.

La solution : l'intermodalité

L'inter ... quoi ? L'intermodalité est l'utilisation de différents modes de déplacements pour accomplir un trajet. Par exemple le train peut être combiné avec la marche à pied, le bus, la voiture et ... le vélo ; le bus avec la marche à pied, le train, la voiture et ... le vélo ; les possibilités sont nombreuses.

Combiné à un autre mode de déplacement, le vélo s'avère n'avoir que des avantages.

La marche + le vélo

Surprenante au premier abord, l'intermodalité "Marche à pied + vélo" est souvent pratiquée sans être identifiée en tant que telle.

Quelques exemples :

- Une forte déclivité et / ou un manque de pratique régulière du vélo conduit un cycliste à mettre pied à terre ;
- Des infrastructures inadaptées le long de certaines voiries forcent le cycliste à redevenir piéton afin d'assurer sa sécurité ;
- Le stationnement illégal de véhicules sur les infrastructures réservées aux cyclistes les oblige à rejoindre les trottoirs comme piétons.

Cette intermodalité n'est pas la plus courante ni la plus "rentable" en terme de déplacement ; elle est rarement librement choisie et n'augmente pas le rayon d'action du cycliste.



*Exemple de partage de la voirie.
Crédit Langzaam Verkeer*



*"Encourager la mixité bus+vélo, c'est possible."
Crédit Langzaam Verkeer*

Le bus + le vélo

Cette intermodalité, peu développée actuellement, offre aux cyclistes une augmentation de leur rayon d'action et permet aux sociétés de transport en commun (en Wallonie la SRWT et les cinq TEC) d'attirer une nouvelle clientèle. Les bus ne peuvent desservir toutes les zones d'habitat surtout dans les régions rurales, semi-rurales ou résidentielles. L'intermodalité "Bus + vélo" permet aux résidents de ces centralités de rejoindre les lieux de passage des bus situés dans un rayon de 3 Km à 5 Km (voire 10 Km).

Afin de favoriser le transport "Bus + vélo", une expérience pilote d'implantation de stationnement vélo le long de lignes de bus est en cours sur l'ensemble du territoire wallon. Des infrastructures de type *arceaux*, couverture et box fermés seront installées durant le printemps 2003



"vélo et bus, un mariage plein de promesses ..."
Source : Gracq



Parking Vélo, Danemark
Source : Transitec

le long des lignes rapides (*Rapido-bus* en Brabant Wallon, Charleroi – Beaumont-Chimay, ...) ou en des nœuds de passages de bus (Frasnes-lez-Anvaing ...). Le GRACQ est opérateur dans ce projet : un permanent assure la coordination entre les différents intervenants et veillera à ce que ce stationnement soit bien valorisé au sein des communes et parmi les usagers des TEC. Pour plus d'informations sur ce projet, n'hésitez pas à consulter le *Cemaphore* n° 11 de juin 2002. Le renouvellement de ce projet pourrait soutenir le développement de cette chaîne de transport mais une amélioration de l'accessibilité des arrêts par les gestionnaires de voiries est nécessaire pour que les cyclistes décident de rejoindre leur arrêt de bus.

Le train (le RER) + le vélo

L'utilisation successive du vélo et du train (ou du train puis du vélo) offre certainement une des meilleures intermodalités en terme de temps de déplacement : non seulement, le champs d'action des chemins de fer excède nettement celui des cyclistes mais, de plus, la vitesse commerciale des trains est relativement élevée.

Les faibles distances parcourues en voiture pour rejoindre une gare, l'engorgement aux abords des gares et la faiblesse de coût du stationnement vélo par rapport aux voitures (surface au sol et infrastructure nécessaires) sont les principaux arguments qui plaident en faveur de cette intermodalité.

Pour cela, il est nécessaire que la SNCB offre un stationnement de qualité et en quantité suffisante dans toutes les gares et aux points d'arrêts non gardés. Le nouveau matériel mis à disposition dans les gares répond aux besoins des cyclistes : les *arceaux de type SNCB* permettent d'attacher son vélo par le cadre, des stations automatiques couvertes et sécurisées sont installées peu à peu en Wallonie. Certaines décisions de principes d'acquisition et d'installation sont prises mais la mise en œuvre prendra du temps, beaucoup de temps, ... trop de temps.



Pour que cette intermodalité soit complète, il serait nécessaire que le transport par le cycliste de son propre vélo soit encouragé.

Les entraves au transport de la bicyclette sont réelles :

- Politique tarifaire décourageante : un trajet simple pour le transport du vélo coûte 4,10 € quelque soit la distance parcourue.
- L'accès aux quais n'est pas facilité : peu de goulottes et de rampes d'accès aux quais

Nous avons cependant constaté que les nouvelles voitures acquises par la SNCB (type M6) peuvent offrir un espace de transport des vélos plus grand que dans le matériel roulant actuel – certain type de matériel ne permet pas le transport de plus de deux vélos par train. Le renouvellement du parc roulant apportera donc, à long terme, une amélioration au transport des vélos ; actuellement c'est la ligne Bruxelles-Ostende qui bénéficie de ces nouvelles voitures. D'ici là, les cyclistes attendent de véritables signes en faveur de l'intermodalité avec le train :

- L'installation effective des nouveaux types de stationnement vélo ;
- La gratuité pour le transport du vélo au minimum en dehors des heures de pointe.



Rampe d'accès à la gare

Source : <http://www.fietzersbond.be>



Le vélo a-t'il sa place dans le train ?



Le métro (le tram) + le vélo

En milieu urbain, le métro permet d'effectuer des déplacements relativement longs dans des délais assez courts en dehors de la congestion routière. Pour favoriser l'intermodalité avec le vélo, le métro bruxellois permet d'embarquer gratuitement les vélos sur les plate-formes en dehors des heures de pointe. Cette possibilité est principalement utilisée par les résidents des zones urbaines. Une infrastructure de stationnement aux abords immédiats des stations de métro permettrait aux navetteurs d'utiliser également cette combinaison.

La voiture + le vélo

L'engorgement des agglomérations ne cesse de croître ; depuis peu certaines villes ont implanté des parkings de persuasion aux portes d'accès (par exemple Mons). Combinés avec une politique de stationnement favorisant la rotation, ces parkings incitent les automobilistes à laisser leur véhicule à l'extérieur de la ville qu'ils peuvent souvent rejoindre grâce à un système de navettes de bus. La limitation dans le temps de ces dessertes est un frein à une utilisation de ces parkings (à Mons : navettes de 7h00 à 9h00 et de 15h00 à 18h00).

Une façon de contourner cette contrainte pour l'automobiliste est d'emporter son propre vélo : arrivé au parking de persuasion il enfourche sa bicyclette pour rejoindre le centre-ville. Pour les navetteurs quotidiens, se manifeste rapidement l'inconvénient de devoir chaque jour transporter son vélo.

Apparaît alors clairement la solution du stationnement sécurisé (box ou lieu fermé) qui permet au navetteur de laisser son vélo chaque soir en toute sécurité.

La navette fluviale (ou maritime) + le vélo

Cette idée peut paraître saugrenue, elle est pourtant appliquée sur la Haute Meuse, où le dernier bac wallon fonctionne encore, et sur l'Escaut, en Flandre, où le service est totalement gratuit. Combien de travailleurs ne doivent-ils pas, faute d'infrastructure de traversée, parcourir de nombreux kilomètres (souvent en voiture) pour rejoindre leur lieu de travail ?

Dans le cadre d'un véritable service public, des traversées fluviales peuvent être mises en place ; leur efficacité dépendra de la fréquence, de la place offerte et du coût demandé aux usagers.

Avons-nous, actuellement, vraiment le choix ?

Chacun de nous peut faire le choix d'utiliser son vélo en complément d'un autre mode de déplacement. Certaines des combinaisons évoquées ci-dessus sont plus facilement praticables que d'autres.

Mais avons-nous toujours le choix ?

Les difficultés d'accès à vélo à l'autre mode de transport choisi – liées au manque d'infrastructures routières sécurisées pour les cyclistes – et le manque d'infrastructures de stationnement des vélos constituent les principales entraves objectives à un libre choix.

Si le monde politique et les pouvoirs publics donnent des signes forts en faveur de l'utilisation du vélo, alors et alors seulement nous aurons, tous, vraiment le choix.



Le box fermé, un argument déterminant en faveur de la multimodalité ... Source : Transitec



Le Velo-love de Leuven

Louis BUELENS, Ville de Leuven et Pierre CHASTELLAIN, TRANSITEC

Des images qui parlent d'elles-mêmes (visite des CeM, les 26 et 27 juin 2002)

Leuven en deux mots :

- une agglomération de près de 90 000 habitants (dont environ 30 000 étudiants) ;
- une ville de 50 000 habitants ;
- Un effort de promotion des vélos entrepris dès les années 70 ;
- 1996, mise en oeuvre du Plan communal de mobilité attribuant un rôle important aux modes alternatifs à la voiture : transports publics, deux-roues, marche à pied.



Une pratique généralisée du vélo, dans tous les secteurs de la ville



Réparation-location, une logistique remarquable au service du réseau cyclable

- La bicyclette à Leuven aujourd'hui :
 - 60 000 dépl./jour (15 % des déplacements quotidiens totaux), environ 5 000 places de stationnements vélos sur la voie publique (dont 2 600 à la gare SNCB !) et, en plus, des milliers de places gérées par l'université ;
 - mixité des vélos avec les autres modes dans la vieille ville.



Pied à terre et chapeau bas des CeM, pour saluer l'impressionnante offre en stationnement deux-roues, à la gare SNCB.



Un magnifique parcours en ville (mais oui !), sous la conduite experte de M. Louis Buelens, conseiller en Mobilité au service trafic et mobilité de la Ville.



Partout des aménagements généreux pour les cyclistes et un jalonnement clair.

- Et pour demain, toujours la volonté de poursuivre le développement du réseau cyclable :
 - stimuler les déplacements en deux-roues dans les Administrations ;
 - développer les infrastructures et la sécurité : aménagements, contrôle de l'état des vélos, ...
 - renforcer les liens avec le réseau provincial ;
 - offrir 6 000 places de stationnement vélo à la gare ;
 - atteindre 20 % des déplacements quotidiens à vélo en 2010.





La "cohabitation" des usagers de la route : un jeu de société où tout le monde gagne.

Le cycliste dans l'espace public ; réglementation et recommandations pour une bonne cohabitation avec les autres usagers lents

Didier CASTAGNE, ProVélo asbl

"Nous voulons notre place dans l'espace public" est une revendication forte des cyclistes ; et il est vrai qu'aujourd'hui, voir le cycliste reconnu comme usager à part entière reste exceptionnel en Wallonie.

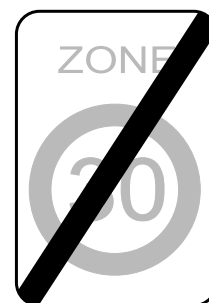
Nous allons examiner ici les possibilités de partage de l'espace public, autres que les aménagements purement cyclables (pistes séparées, pistes marquées,...).

L'idéal

Tous les exemples étrangers concordent : **rien de tel pour multiplier les cyclistes que de vastes zones où la circulation motorisée est modérée en vitesse et en volume**, jusqu'à des zones où toute circulation motorisée est interdite (avec exception temporaires pour les livraisons), mais où les piétons et les cyclistes se déplacent à leur guise.

Sans aménagement cyclable dispendieux, de telles zones favorables à la qualité de vie et à la sécurité générale (zones 30 étendues, et a fortiori zones sans circulation motorisée) agissent comme de véritables "pompes à cyclistes".

Plusieurs villes européennes ont déjà basculé des zones considérables de leur territoire en zone 30. D'autres (parfois les mêmes, par exemple Berlin) planifient des quartiers sans voiture : les habitants s'y engagent à ne pas posséder de voiture (mais peuvent évidemment recourir ponctuellement aux véhicules de location, au car sharing, ...). Cela a permis de récupérer un quart des surfaces auparavant mangées par la stationnement, ce qui est un atout indiscutable en zone urbaine dense. Ce type de dispositif est sans doute encore bien lointain en Wallonie ; le cas le plus proche de cette cohabitation "totale" entre cyclistes et piétons ne se rencontre que dans des zones piétonnes en centres urbains.



Nous allons aussi examiner les règles de conduite des cyclistes dans des voies spécifiques, comme sur des voies de type "RAVeL".

Ce que dit le Code

Modération du trafic

Nous n'allons pas examiner ici tous les dispositifs de modération du trafic favorables aux cyclistes, mais, dans cette catégorie d'outils, ceux qui induisent une mixité forte entre cyclistes et autres usagers doux.

La zone 30 (signal F4a d'entrée, F4b de sortie de la zone)

Lorsqu'il ne peut pas dépasser 30 km/h, le champ de vision du conducteur s'étend largement. La distance nécessaire pour arrêter son véhicule en cas d'urgence est notablement réduite. Enfin, le contact visuel direct est plus facile (et plus fréquent) entre celui qui est isolé derrière son volant et ceux qui sont en rue "hors de la carrosserie".



Dans une zone 30, le cycliste roule sur la chaussée à une vitesse comparable à celle des autos. Toutes les règles ordinaires de priorité sont applicables, notamment la priorité aux piétons sur les passages protégés.

Zone piétonne (signal F103 d'entrée, F105 de sortie de la zone)

Ces panneaux autorisent la circulation des cyclistes à tout moment dans la zone (alors que l'accès des véhicules de livraison est limité aux plages horaires indiquées), mais les piétons y sont toujours prioritaires. Les cyclistes sont dès lors tenus de descendre de vélo lorsqu'il y a beaucoup de monde.

Notons que dans certaines rues piétonnes, le passage d'autobus est permis (à vitesse réduite). Dans ce cas, le cycliste veillera à adopter une attitude encore plus prudente.

Rue ou zone résidentielle (signal F12a d'entrée, F12b de sortie)

Dans ces zones, la vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h. Ils ne peuvent stationner qu'aux endroits strictement délimités. Réservées aux zones où la circulation est faible, les zones résidentielles demandent des aménagements assez lourds et coûteux.

Les conducteurs – en ce compris, donc, les cyclistes – ne peuvent mettre les piétons en danger ni les gêner.

Rue réservée aux jeux

Il s'agit de rues dont l'accès est limité dans le temps aux véhicules autres que ceux des riverains, qui, eux-mêmes, doivent circuler à vitesse réduite (circuler au pas). Ces rues sont délimitées par des

barrières ornées du *panneau C3* (disque rouge) complété de la mention "rue réservée au jeu" et de l'indication des heures d'application.

Les enfants sont les usagers prioritaires de cet espace transformé durant cette période en espace de jeu, plutôt que de circulation.

Les cyclistes de passage y adopteront le même comportement que les automobilistes, et rouleront au pas.

Les zones résidentielles et rues réservées aux jeux sont importantes pour permettre aux enfants de rouler à vélo en toute quiétude, entre copains, et de faire ces "tours pour le plaisir" qui leur donneront les heures de pratique indispensables à bien manier leur bicyclette.



Le RAVeL,
Crédit M. Brent



Partage de la rue (Signal D9)

Il s'agit du panneau circulaire bleu indiquant un accotement ou un trottoir partagé entre cyclistes et piétons. Il s'agit en fait bien d'une piste cyclable obligatoire ; il est important que le cycliste reste sur la partie de l'accotement qui lui est destinée – l'espace doit être matérialisé par une ligne blanche ou, éventuellement, par un revêtement de teinte différenciée, et soit très attentif car il est fréquent que les piétons se promènent n'importe où, même si le Code stipule explicitement que le piéton utilisant une piste cyclable doit céder le passage à tout cycliste ! C'est d'ailleurs la raison pour laquelle le gestionnaire de voirie limitera le recours à ce type de mesure, et veillera à différencier la couleur des revêtements destinés aux piétons et aux cyclistes (ou tout autre moyen pour matérialiser de façon très visible l'existence de zones distinctes selon les usagers) et à y apposer régulièrement des logos à la peinture.



Signal F99a

Il s'agit ici de signaux bleus de format carré, indiquant des chemins réservés aux piétons, cyclistes et éventuellement cavaliers (panneaux apposés à l'entrée de cheminements de type RAVeL, par exemple). Leur utilisation par les cyclistes n'est pas obligatoire. Le cycliste n'y jouit pas d'un espace spécifique de circulation (qui serait délimité par une ligne,...). En pratique, et particulièrement aux lieux et moments de forte affluence, le partage de l'espace est parfois problématique. Dès lors, deux recommandations pour le cycliste : être particulièrement attentif, maîtriser sa vitesse, et se souvenir que si la sonnette est obligatoire, c'est parce qu'elle est très utile pour annoncer son arrivée !

Signal F99b

C'est un signal de la même famille (chemin réservé non obligatoire), mais limité aux cyclistes et piétons, avec une matérialisation de la zone de circulation dévolue à chacun. Si le cycliste décide d'emprunter ce type de chemin, il y respectera donc les mêmes recommandations que celles décrites pour le signal D9.



En haut : Le RAVeL2
De gauche à droite :
Panneaux de signalisation
F99a et F99b



Signal F99c

Encore en projet, c'est un signal de la même famille que les deux précédents, à apposer à l'entrée des chemins de remembrement ou chemins agricoles : chemin réservé aux cyclistes, piétons et matériel agricole.

L'utilisation de ce nouveau signal sera très intéressante dans les zones rurales pour offrir aux cyclistes des alternatives aux grands routes. Le cycliste devra cependant rester vigilant, surtout dans chemins creux sans visibilité, au vu de la taille des convois qu'il peut rencontrer. Les gestionnaires de voirie seront donc attentifs dans les prochains mois pour voir si ce signal verra le jour ou non.



SUL aux abords des Facultés
Universitaires de Namur (FUNDP)
et signalétique F99b à Saint-
Servais.

SUL

On peut penser à priori que les *Sens Uniques Limités* (SUL : sens unique que les cyclistes peuvent emprunter dans les deux sens lorsque les signaux de sens interdit sont complétés selon le cas de signaux M2) concernent avant tout les relations entre les cyclistes et les autres conducteurs. Mais il est fréquent que les piétons naviguent "à l'habitude", et se contentent donc d'un contrôle visuel uniquement pour vérifier si, avant de traverser, aucune voiture ne se présente... en oubliant qu'un cycliste – silencieux, de surcroît – peut survenir dans l'autre sens.

Lors de la mise en place de SUL, il est donc très important que l'autorité publique informe activement TOUS les usagers, piétons et cyclistes compris, sur le " mode d'emploi " de ce type de mesure de gestion.

Rappelons aussi qu'un SUL, ce n'est pas l'autorisation de circuler n'importe où (à gauche, sur le trottoir,...) : le cycliste doit circuler sur la chaussée, à droite du sens de sa marche.

Circulation des enfants de moins de 9 ans sur les trottoirs

Le code de la route prévoit une autorisation générale de circuler sur les trottoirs et accotements en saillie, du moment que leur vélo n'est pas trop grand (roues de 20 pouces ou 500 mm de diamètre maximum) et à condition de ne pas mettre en danger les autres usagers (article 9.1.2.5°).

Une cohabitation sereine

On le voit, il existe plusieurs possibilités de coexistence sur un même espace de piétons (ou d'enfants au jeu) et de cyclistes.

Trois cas de figure :

- celui où le piéton reste prioritaire, et où le cycliste doit être particulièrement attentif jusqu'à céder le passage ou mettre pied à terre. C'est la cas bien sûr aux passages pour piétons, ainsi que dans les zones piétonnes, zones résidentielles, zones réservées au jeu et sur les chemins réservés à la fois aux piétons, cyclistes et cavaliers;
- des espaces dont le partage entre piéton et cycliste est organisé et que le cycliste doit emprunter (panneau D9 trottoir mixte avec piste cyclable obligatoire) ou que le cycliste peut emprunter (chemin réservé facultatif) ;
- enfin, des rues ou zones où le cycliste, conducteur de véhicule, doit évidemment respecter comme tout autre conducteur des impositions spécifiques (zones 30,...).

Au-delà du prescrit du Code de la route, qui tantôt fait du cycliste un usager prioritaire, tantôt un conducteur comme les autres, il est de simple bon sens pour les cyclistes de se rappeler que les piétons sont souvent plus vulnérables que lui (car il est plus rapide) et qu'il est un véhicule silencieux. Dès lors, le cycliste sera très attentif, signalera son passage "*dring dring !*" et n'hésitera pas à mettre pied à terre si nécessaire. Face aux piétons, le cycliste lièvre sera toujours prêt à se transformer en tortue, voire... en piéton.

Enfin, même lorsqu'un cycliste est en droit, mieux vaut une explication sereine avec un piéton inconscient que des attitudes de cow-boy ou le recours à un langage un peu trop "fleuri" !



"À Stockholm, un espace généreux à partager entre vélos et piétons.", Crédit Provélo



Aménagement spécifique de rangements pour vélos aux abords d'arrêts de bus et de la gare de Namur



"Le goût du vélo, ça s'apprend tôt !"

Apprendre le vélo dans ma commune

Christian BRODKOM, coordinateur pédagogique – Provélo

C'est possible ! C'est essentiel !

En préambule, nous vous invitons à fermer les yeux et à vous replonger quelques instants en enfance. Souvenez-vous de vos premiers coups de pédale, d'une longue escapade avec vos parents à la mer, d'un dimanche sans voiture, d'un rendez-vous amoureux ou d'un trajet à vélo jusqu'à l'école, et retouchez aux sentiments qui vous habitaient alors : liberté, fierté, plaisir, émotion, force, amitié, ...

Ouvrez à nouveau les yeux, et regardez la situation actuelle de l'enfant cycliste : si rouler à vélo semblait évident à un enfant il y a 20, 30 ou 40 ans, il n'en est plus de même aujourd'hui. Plusieurs facteurs interviennent dans l'usage très modéré du vélo comme jeu ou moyen de déplacement : la crainte des parents face à la densité de circulation et au comportement parfois peu respectueux des automobilistes, le manque d'aménagements cyclables, le choix d'offrir autre chose comme cadeau (ordinateur, *Play Station*, ...), la pauvreté de certains ménages, l'image (encore) dévalorisée du vélo, ...

Bien sûr, la situation actuelle n'est pas une fatalité, et on n'a jamais autant parlé mobilité,

développement durable, éducation globale ou sécurité routière. Avec de tels mots, le vélo a donc bien sa chance dans l'enfance. Avec l'aide des écoles, des communes et de conseillers en mobilité, bien sûr. Voici quelques pistes (cyclables) à suivre.

1. Dans le cadre scolaire

L'apprentissage du vélo à l'école

L'école est le lieu d'apprentissage par excellence, où il est possible de toucher tous les enfants. Le vélo offre aux enfants bien des possibilités d'apprentissage, qui cadrent bien avec les missions de l'école : autonomie, citoyenneté, découverte de l'environnement, sécurité routière, éducation physique, technologie.

Comment ?

L'apprentissage du vélo se fait en deux temps :

- dans la cour de récréation : exercices graduels en vue d'améliorer l'aptitude des enfants à la maîtriser leur vélo : direction, freinage, usage des vitesses ;
- dans les rues et chemins, en situation réelle : soit pour se rendre en un lieu à découvrir, soit pour apprendre à négocier les situations difficiles rencontrées en rue : rond-point, route rapide, rails, passage étroit, etc.



Outils pédagogiques

- Le "Manuel du professeur vélodynamique", Pro Velo (téléchargeable sur le site)
- "Je roule bien", brochure de l'enseignant et livret de l'élève, IBSR
- "À vélo une fête", cassette vidéo + brochure de l'enseignant, IBSR
- "Carte de contrôle technique du vélo", IBSR

Le Brevet du cycliste

C'est un projet à l'étude pour l'instant au Cabinet du ministre de la Mobilité de la Région wallonne. Dès 2003 et en partenariat avec les polices locales, le travail pédagogique réalisé dans les écoles pourra déboucher sur des tests dans la circulation permettant aux enfants de recevoir un **brevet du cycliste**, certificat d'aptitude de base en matière de conduite à vélo dans la circulation.

Se rendre à l'école à vélo : le ramassage scolaire à vélo

Le chemin de l'école est aujourd'hui souvent parasité par le cercle vicieux suivant : *"c'est trop dangereux donc je conduis mon enfant en voiture donc les abords de l'école sont encombrés et dangereux"*. Et pourtant, le vélo enthousiasme les enfants : *"c'est génial, c'est super"*, et plus de 50 % d'entre eux affirment qu'ils souhaiteraient venir à l'école à vélo. Pour beaucoup, ce trajet serait possible eu égard à la distance qui sépare la maison de leur école (entre 500 m et 3 km pour l'école primaire).



Expériences de Vélo-école à Bruxelles.
Crédit Gracq

Le problème se situe donc plutôt du côté des parents, confrontés aux questions suivantes :

- l'organisation pratique du trajet, en rapport avec leurs déplacements vers le travail ;
- la sécurité de l'enfant, s'ils ne peuvent eux-mêmes l'accompagner à vélo.

Comment ?

Le concept est simple : il s'agit de constituer des groupes d'élèves cyclistes bien visibles, accompagnés d'adultes, qui empruntent chaque jour un même circuit. Sur ce circuit, plusieurs points d'arrêts sont prévus pour permettre aux élèves qui le bordent de se joindre au convoi en cours de route, à l'instar de ce que fait un bus scolaire.

Outils pédagogiques

- "Le guide du ramassage scolaire à vélo" : manuel à l'attention des organisateurs d'un convoi-vélo.
 - "Mon carnet de ramassage scolaire à vélo" : carnet d'apprentissage destiné aux enfants
- Ces deux publications sont disponibles gratuitement chez Provélo et téléchargeables sur le site www.provelo.org.

Événements ou sorties scolaires

Plusieurs activités à vélo sont possibles. La Commune peut prendre des initiatives qui touchent toutes les écoles de l'entité et qui remettent en selles nombre d'enfants. Un grand rassemblement a toujours un effet très dynamisant et offre aux médias l'occasion de parler de vélo dans la commune.

Comment ?

- Une convergence des élèves des écoles à la maison communale pendant la semaine de la mobilité ou pour le "Printemps du vélo".
- Une balade ou un rallye à vélo organisé par la commune ou pour la fête de l'école.
- Un grand jeu "Sécurité routière" mené de concert avec la police locale.
- Utilisation du vélo en classes vertes ou en voyage scolaire. Cela donnera aux élèves quelques heures de pratique supplémentaires, et leur permettra de vraiment découvrir la beauté de la région.



Hors des écoles : d'autres lieux, d'autres temps

Atelier de réparation de vélo

Tout cycliste doit connaître la base nécessaire à lui permettre d'entretenir son vélo ou de changer une chambre à air. Un atelier dans le cadre d'une fête communale est toujours une bonne occasion de démystifier la mécanique des cycles.

Piste d'habileté de la police

L'intervention de la police donne un caractère assez solennel au code de la route et au respect des panneaux. Dans le cadre de leur mission de prévention vous avez deux possibilités pour faire appel à eux :

- il existe une cellule éducation au sein de votre entité ;
- les pistes mobiles des *Unités provinciales de la Circulation*.

Avec le parascolaire de la commune

L'accueil extra scolaire ou le parascolaire permettent de mener des activités d'apprentissage ludiques à la conduite à vélo qui aboutissent en fin de semaine ou de quinzaine à une balade à thème ou la découverte de la région.

La Vélo-École des Familles et l'intervention des moniteurs de vélo-école

Vous pouvez également proposer une formation au vélo en circonstances réelles, aux parents et enfants ensemble. C'est le service que propose la *Vélo-École des Familles* (Ligue des Familles), qui utilise les services des moniteurs formés par l'*Ecole Wallonne des Moniteurs de Vélo-école*. La commune peut également s'adresser directement à l'*EWMV* pour qu'elle lui envoie un moniteur.

Des opportunités

Diverses manifestations plus locale ou régionales existent. Elles peuvent parfois présenter une porte d'entrée à l'usage du vélo dans la commune : *Place aux Enfants*, *Les journées du Patrimoine*, la ducasse, les fêtes de Wallonie, ...



Expérience de Vélo-école à Bruxelles.
Crédit Provélo

Pour vous aider...

Des organismes officiels

- **Institut belge pour la Sécurité routière (IBSR)**
Chaussée de Haecht, 1405 à 1130 Bruxelles,
Tél. : 02 244 15 11,
Courriel : info@ibsr.be,
Internet : <http://www.ibsr.be>
- **Police Fédérale, DGPA, DPVC, pistes mobiles**
Monsieur Denamur, Rue Fritz Toussaint, 47 à
1050 Bruxelles,
Courriel : dga.dac@skynet.be

Des associations...

- **École Wallonne des Moniteurs de Vélo-école**
Maison des Cyclistes de Namur, rue Muzet 16 à
5000 Namur,
Tél. : 081/81.38.48,
Courriel : maisondescyclistes.namur@skynet.be,
Internet : <http://www.gracq.org>
- **Vélo-école des Familles**
Marc Verspecht, secrétaire-animateur, rue
Keuwet, 4 à 7100 La Louvière,
Tél. : 064 37 16 96,
Courriel : velo-ecole@liguedesfamilles.be
- **Provélo asbl – Service éducatif**
Christian Brodtkom,
Rue de Londres, 15 à 1050 Bruxelles,
Tél. : 02 517 17 68 ou 02 502 73 55,
Courriel : veloeducation@provelo.org,
Internet : <http://www.provelo.org>
- **Provélo Province de Liège**
Patrick Dessart et Christine Pire,
Tél. : 04 222 99 54,
Courriel : liege@provelo.org
- **Provélo Charleroi et entre Sambre et Meuse**
Jean-François Nicolas et Joël Brunebarbe,
Tél. : 071 53 58 50,
Courriel : charleroi@provelo.org. Ouverture à
Mons en 2003.
- **Provélo Namur et Brabant wallon**
Fabian Lorent et Damien Dupriez,
Tél. : 081 81 38 23,
Courriel : namur@provelo.org

Des outils...

- Symbioses "À l'école en sécurité"
dans lequel vous retrouverez une base
d'adresses de contacts très complète.
Réseau Idée, Rue Royale, 266 à 1210 Bruxelles,
Tél. : 02 286 95 70,
Courriel : info@resau-idee.be,
Internet : <http://www.reseau.idee.be>
- "Le guide de la mobilité durable en milieu scolaire", (à paraître aux éditions du MET). Pour le commander :
Courriel : bschwan@met.wallonie.be,
Tél. : 081 77 31 21
- "Le manuel du professeur vélodynamique",
Provélo asbl, contacts ci-dessus, téléchargeable
sur le site <http://www.provelo.org>



Le Gracq et Provélo vous invitent à poursuivre le dialogue sur la toile ...



La gare de Namur met à votre disposition un espace sécurisé pour votre vélo et, au besoin, vous propose d'en louer un.

Intermodalité Train-Vélo

Interview de M. DELCROIX, Route Management, Division VN.036 – Voyageurs nationaux, SNCB, par Huguette BROHEE, chargée de mission du GRACQ

Du stationnement des vélos dans les gares (interview)

Quelle est l'offre actuelle en stationnement vélo dans les gares ?

Le stationnement de type " pince-roue " n'est pas répertorié ; 4 210 nouveaux emplacements "de type SNCB" ont été installés en Flandre en 2001. De plus, il existe dans 8 gares (1 à Bruxelles, 1 en Wallonie et 6 en Flandre) un système automatisé géré par une firme extérieure (PLS).

Quelles sont les perspectives d'évolution de cette offre ?

Il est impossible de donner des chiffres précis sur l'évolution de l'offre et sur le planning. Actuellement, un vaste programme de modernisation des anciens parkings vélos est en cours : 36 000 nouveaux râteliers de type SNCB sont en cours d'installation sur l'ensemble du réseau. (30 000 en Flandre, 5 000 en Wallonie et 600 à Bruxelles).

La procédure d'achat de 2 200 consignes (box fermés) est lancée ; la répartition dans les gares se fera selon les besoins.

Quels sont les critères qui déterminent le choix des gares d'implantation ?

Les critères les plus importants sont – en ordre décroissant : l'utilisation du stationnement vélo déjà présent, l'espace disponible, la demande de la clientèle SNCB, l'existence de stationnement sauvage, les actions envisagées par les pouvoirs publics en vue d'améliorer les conditions d'accessibilité vers les gares.

Les critères restent les mêmes dans un proche avenir, ce qui n'empêche pas une évolution à terme en fonction des circonstances.

Existe-t-il dans les normes de la SNCB des distances maximales (par rapport aux guichets et aux quais) au-delà desquelles un parking vélo ne sera pas installé ?

Non, c'est fonction de l'espace disponible, mais tout en respectant des règles de priorité, à savoir :

piétons (en ce compris les personnes à mobilité réduite), puis cyclistes, transport en commun et enfin voitures. Priorités qui dépendent néanmoins de la réalité du terrain.

Du transport des vélos

Combien de gares permettent un accès aisé (rampes, goulottes) aux quais d'embarquement ?

Il est impossible de donner une réponse précise. De plus, l'accès aux quais fait partie d'un ensemble extrêmement complexe qui est l'aménagement d'une gare. Un très grand nombre de paramètres entrent en ligne de compte. Pour les anciennes gares, il est impossible de réaliser aisément des travaux pour modifier l'accès des quais, c'est absolument irréalisable tant sur le plan du coût que sur le plan des inconvénients techniques et pratiques.

Qu'en est-il du transport des vélos proprement dit ?

Tenant compte du nombre total de motrices et de voitures et des différents modèles existants ; chaque motrice (sur un total de 627) permet, en moyenne, le transport de trois à quatre vélos et chaque voiture (sur un total de 1681) permet, en moyenne, le transport d'un vélo.

Un effort important a été fait par la SNCB lors de la conception des nouvelles voitures M6 à double étage, dont certaines disposent d'équipements multifonctionnels qui leurs permettent de transporter vingt0 vélos (maximum) chacune.

Pourquoi, à l'heure actuelle, transporter son vélo, même en heures creuses, coûte - il plus cher que de louer un vélo SNCB (alors que cette offre est relativement limitée) ?

La politique de la SNCB est de favoriser au maximum le parking pour vélos et le système de location train + vélos par le biais de la formule B-excursion.

La SNCB envisage-t-elle de faire évoluer sa politique tarifaire du transport des vélos vers une réduction du coût pour le client ?

Le prix du transport vélo ne nous paraît pas excessif, même s'il est vrai qu'il est toujours possible de réduire quelque peu les tarifs. La SNCB ne peut de toute façon pas transporter tous les cyclistes du Royaume.

De l'aménagement des gares ?

Dans le cadre de la rénovation du patrimoine immobilier :

a) quelles sont les dispositions prises en faveur du stationnement des cyclistes ?

L'amélioration du stationnement vélo (tant quantitatif que qualitatif) est systématiquement incorporée. Les dernières gares aménagées sont : le parking de Jemelle, la gare d'Harelbeke, la gare de Wetteren, la gare d'Ostende, la gare de Nivelles, la gare d'Anvers-Berchem, les gares de Courtrai, de Mouscron et de Wavre.

b. l'accessibilité aux quais pour les vélos sera-t-elle systématiquement améliorées ?

Impossible de répondre de manière générale.

Quelles sont les gares qui seront aménagées en 2003, 2004 et 2005 (gare, type, quantités et date) ?

La SNCB va poursuivre les efforts déjà fournis mais elle ne peut donner des chiffres et un planning précis.

La SNCB envisage-t-elle de convertir quelques emplacements de stationnement voiture en emplacements pour les vélos, lors de ces aménagements (1 stationnement voiture = au minimum 5 vélos) ?

En cas de nécessité la SNCB, peut en effet utiliser l'un ou l'autre emplacement voiture, mais cela ne peut être systématique.



Rampe d'accès aux quais "adaptée" aux personnes à mobilité réduite et aux vélos.



Le bureau d'accueil de la consigne, en gare de Namur, assure le service de location et d'hébergement de vélos.

De l'action possible par les usagers

Le Comité des Usagers de la SNCB est composé de représentant de diverses associations. Pouvez-vous nous en parler un peu ?

Le Comité consultatif des usagers se tient informé de l'ensemble des activités de la SNCB qui ont des conséquences pour les usagers du train. Il participe à certaines réunions de travail prévues dans le cadre légal, réunions au cours desquelles les informations souhaitées peuvent être également communiquées.

Le Comité Consultatif est libre de donner un avis ou des recommandations par rapport aux aménagements proposés dans les gares. Il a un pouvoir d'avis, et à ce titre, la SNCB n'est pas dans l'obligation d'en tenir compte. Certains avis peuvent néanmoins influencer certaines décisions, projets ou réflexions.

Comment, un client, une association, une commune ou la Région wallonne peut-il transmettre à la SNCB ses demandes relatives au stationnement vélo dans les gares ?

Il doit s'adresser par courrier à la SNCB et plus particulièrement à la direction Voyageurs national qui est l'unique gestionnaire de la politique vélos à la SNCB (parkings, transport et location). Toute l'attention nécessaire sera accordée à la demande ou à la proposition, et toutes les explications demandées seront données. Il est toutefois évident qu'une demande appuyée par une Commune, une Région ou l'État fédéral, aura un impact supérieur à une demande isolée.

Analyse critique

Avant tout commentaire, nous tenons à préciser que l'interview reprise ci-dessus est un extrait des éléments les plus significatifs obtenus auprès de la SNCB via un questionnaire beaucoup plus complet (que vous pouvez consulter sur le site internet du réseau des CeM à l'adresse suivante : <http://cem.mobilite.wallonie.be> .

Nous tenons à remercier, Mr Vinck, administrateur délégué de la SNCB et Mr Pierre Lange, responsable de la *division Voyageur National de la SNCB* pour leurs précieuses collaborations.

L'amélioration de l'offre de stationnement vélo dans les gares est le principal objectif annoncé par la SNCB en matière d'intermodalité avec le vélo : Le remplacement des anciens "pince-roues" est en cours, les stations automatiques s'installent peu à peu, la procédure d'acquisition de box est lancée.

Nous sommes bien obligé d'acter que l'effort d'investissement est beaucoup plus faible en Wallonie : l'argument selon lequel une offre de stationnement plus importante pourrait créer une demande aussi en Wallonie ne convainc pas au sein de la SNCB. De plus, force est de constater qu'il nous a été impossible d'obtenir de façon précise les lieux d'implantation envisagés et les délais d'installation.

En matière de transport des vélos, il est à noter que l'offre de transport des vélos ne fait pas partie de la politique générale de la SNCB même si de nouvelles perspectives sont offertes avec la mise en circulation des voitures de type M6 (voitures d'ailleurs retirées de la circulation suite à de multiples problèmes techniques). L'accessibilité aux quais d'embarquement pour les vélos sera envisagée uniquement dans le cadre de rénovations importantes dans les gares. Installer de simples goulottes dans les escaliers ne semble pas envisagé.

En ce qui concerne le coût du transport de vélos, nous constatons avec regret que la réduction des tarifs, même en heure creuse, n'est nullement envisagée même si à partir du 1er mars 2003, la surtaxe actuellement due pour l'embarquement d'un vélo à un point d'arrêt non gardé – et donc sans guichet ! – sera supprimée. C'est un premiers pas ... de nain.

En ce qui concerne les aménagements "cyclables" dans les gares, nous avons obtenus aisément la listes des travaux exécutés mais là encore, impossible d'obtenir des chiffres et un planning précis. Il est regrettable que dans le cadre de l'aménagement de parking pour voitures, la SNCB n'envisage pas systématiquement de consacrer quelques emplacements au stationnement des vélos.

Sachant que le coût moyen d'un emplacement pour voiture est de 5 000 € (la fourchette oscillant de 2 500 à 25 000 €), qu'un emplacement voiture permet le stationnement de 5 vélos (box) à 8 vélos (type arceaux et l'espace disponible pour le stationnement est parfois restreint, consacrer ne serait-ce que 5 % de la surface des parking aux vélos permettrait à la SNCB non seulement de faire de sérieuses économies en coût d'infrastructure mais aussi de satisfaire plus de clients (actuels et potentiels).

Alors que peut-on faire si on est désireux de soutenir l'intermodalité train+vélo ?

En tant qu'usagers individuels ou membres d'associations n'hésitons à transmettre nos demandes et propositions à la SNCB. En tant que CeM, introduisons nos requêtes avec le soutien des institutions communales et régionales : l'utilisation de ces relais offre un effet de levier non négligeable. L'ensemble du courrier peut être adressé à Monsieur Pierre Lange, SNCB CA Voyageurs National, Rue de France, 56 à B1060 Bruxelles.





BIBLIOGRAPHIE

Communes cyclistes ? Ca existe ! ... Quelques pistes pour promouvoir l'usage du vélo dans votre commune,

Institut Belge pour la Sécurité Routière, 1999, 119 p.

Le manuel du cycliste

Institut Belge pour la Sécurité Routière, 1998, 78 p

Le vélo dans l'entreprise : indications pratiques pour un trafic cycliste performant en relation avec le travail

CI Vélo Suisse, 1996, 14 p.

Le vélo dans la ville : guide des aménagements cyclables

Communauté urbaine de Strasbourg, 1998, 71 p.

Les contresens cyclables : présentation de 73 cas français

Ademe, Fubicy, 2002, 200 p.

Ma commune fait du vélo

Pro Vélo asbl, 2002, 24 p.

Le guide du stationnement pour vélos

P. Raats, M. Vanhee, S. Varlez et J. Verschooren pour le Secrétariat Permanent à la Politique de Prévention, 1998, 48 p.

Code de bonne pratique des aménagements cyclables

Pro Vélo asbl pour le Ministère de l'Équipement et des Transports, 2000, 317 p.

Vélos et transports publics : pour une stratégie et des mesures communes

Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens, 2001, 30 p.

Et pour tout autre renseignement touchant aux deux-roues, n'hésitez pas à vous adresser à :

Delphine ROSSOMME

Centre de Documentation et de Diffusion en Mobilité (CDDM) – CAMET

Boulevard du Nord 8, B5000 Namur

Tél.: 081 77 31 25, Fax : 081 77 38 22

E-mail : centre-doc-mobilite@met.wallonie.be

REMERCIEMENTS

Un grand merci à tous ceux qui ont participé activement à la formation semestrielle des 26 et 27 juin 2002, ainsi qu'à la rédaction de cette Cemathèque :

- **M. Louis Buelens**
Service du Trafic et de la Mobilité,
Ville de Leuven
- **M. Paul Degroote**
Service du trafic de la Région flamande
- **Mrs. Tim Asperges et Luk Vanmaele**
Département de la Recherche,
Langzaam Verkeer
- **Mme Nine Muret**
Cabinet du ministre Daras
- **Mme Christin Steyvers**
MET – D.311
- **Mlle Delphine Rossomme**
Institut wallon
- **M. Bernard Dehay**
Président du Gracq
- **Mme Huguette Brohée**
Gracq
- **M. Didier Castagne**
ProVélo
- **M. Christian Brodkom**
ProVélo
- **M. Delcroix**, Route Management,
Division VN.036 – Voyageurs nationaux, SNCB

RÉALISATION



Dossier préparé et mis en forme par **Pierre Chastellain**
Transitec Ingénieurs-Conseils

- **Graphisme**
Institut wallon, 5000 Namur
- **Éditeur responsable**
Ir. Jacques Diez
Ministère wallon de l'Équipement et
des Transports
Boulevard du Nord, 8
B5000 namur
- **Impression**
MET D.434
Tél. : 081 72 39 40





DÉJÀ PARU DANS CETTE COLLECTION

1. Le conseiller en mobilité : contexte, rôle et outils
2. Les pièges de la mise en œuvre des plans communaux de mobilité
3. La gestion de la demande de mobilité
4. La mobilité et l'aménagement du territoire
5. Mobilité, consommation d'énergie et pollution de l'air : quels enjeux pour demain ?

Réseau des CeM

Véronique André – Gestionnaire
D.311 - Direction des Etudes et de la Programmation
Boulevard du Nord 8
B5000 NAMUR
Tél.: 081 77 31 26 Fax : 081 77 38 22
E-mail : reseau-cem@met.wallonie.be
Site : <http://cem.mobilite.wallonie.be>

Centre de documentation et de diffusion en mobilité

Delphine Rossomme – Gestionnaire
D.311 - Direction des Etudes et de la Programmation
Boulevard du Nord 8
B5000 NAMUR
Tél.: 081 77 31 25 Fax : 081 77 38 22
E-mail : centre-doc-mobilite@met.wallonie.be
Site : <http://documentation.mobilite.wallonie.be>

