

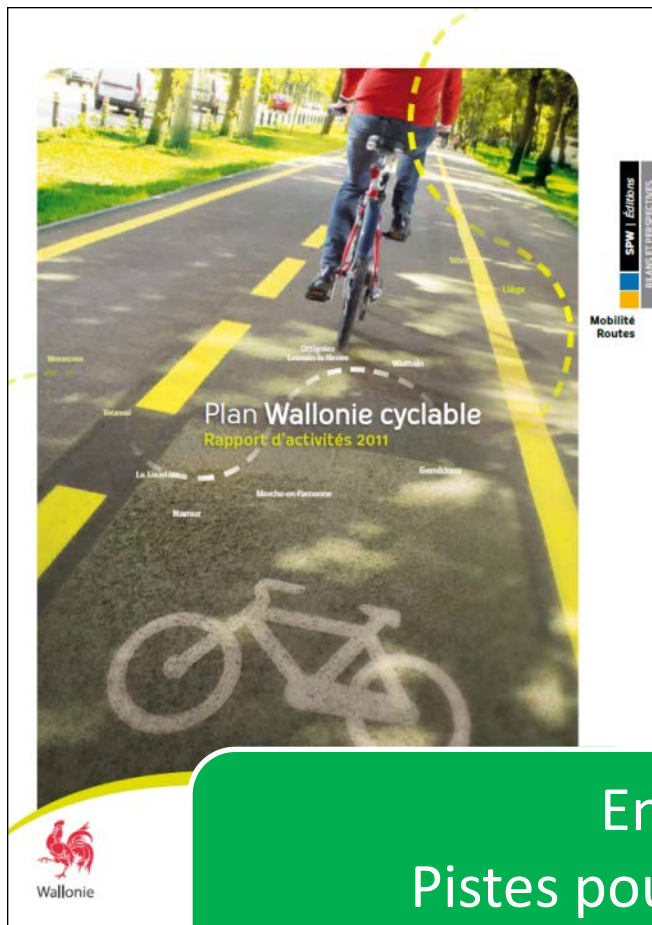
Vers un plan WACY 2.0

La politique cyclable
intégrée dans la politique de mobilité
et d'aménagement du territoire :
SDER, PRMD et Plan Wallonie cyclable

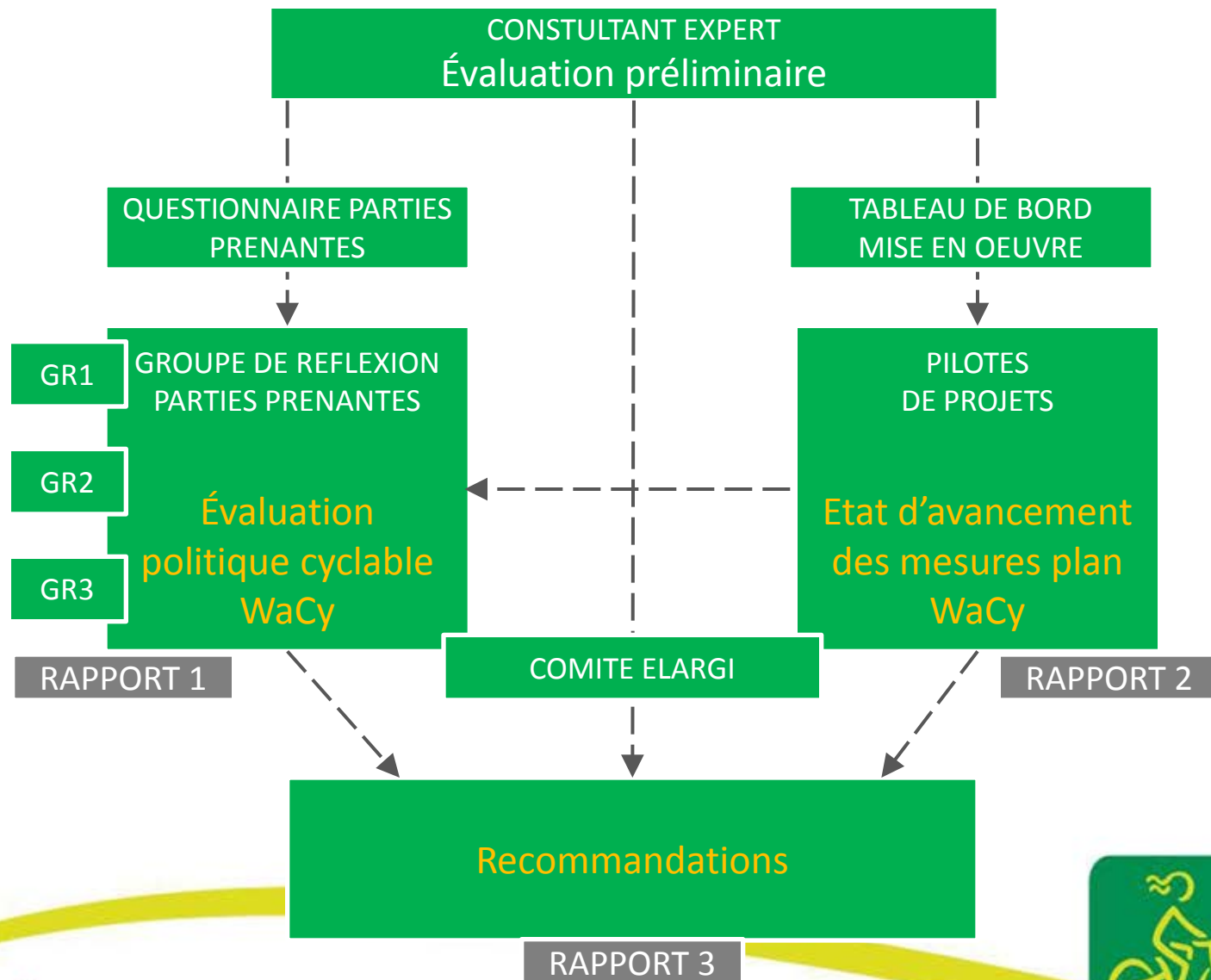
25 avril 2014

Colloque Wallonie Cyclable





Enjeu: Pistes pour renforcer le Plan Wallonie Cyclable



Enjeux de l'actualisation: un nouvel élan

Des bases solides à consolider

FORCES **Pérenniser** **les acquis**

- ✓ Double objectif du plan: cyclabilité et pratique du vélo
- ✓ Approche intégrale et transversale du plan
- ✓ L'outil du tableau d'action
- ✓ Cadre structurel mis en place: task force, manager vélo, cellule WACY, CRV + groupes de travail, correspondants vélo
- ✓ Communes Pilotes Wallonie Cyclable – lancer la dynamique locale et communale

Enjeux de l'actualisation: un nouvel élan

Vision, efficacité, impact à renforcer

BESOINS

Renforcer la dynamique

- ✓ Clarifier et expliciter la vision d'avenir et les ambitions à plus long terme
- ✓ Créer des meilleures synergies et passerelles
 - ✓ entre actions (séquences, cohérence) et renforcement mutuel
 - ✓ entre acteurs internes et externes (communication, collaboration)
- ✓ Renforcer la planification opérationnelle
 - ✓ Planifier ressources et phasage (sortir de la logique 'menu')
 - ✓ Assurer et optimiser les moyens (humains et financiers) suffisants
 - ✓ Objectiver réalisations et suivi
- ✓ Communiquer plus largement sur les actions et réalisations

Enjeux de l'actualisation: un nouvel élan

Potentiel d'usage du vélo à cibler et actions à privilégier

(RÉ) ORIENTATIONS

**Focaliser
le contenu**

- ✓ Optimiser et élargir le soutien aux communes – réponse à une demande croissante
- ✓ Focaliser sur le potentiel et la demande latente: courtes distances, domicile-école, domicile-travail
- ✓ Miser fortement sur le développement d'aménagements de qualité et à l'usage de tous
- ✓ Mener une stratégie de promotion globale, pour véhiculer l'image 'plaisir du vélo au quotidien'
- ✓ Lancer une politique régionale de stationnement et antivol
- ✓ Réaliser le potentiel économique du vélotourisme

Émergence d'une culture vélo

Le vélo: un souci de décideurs, gestionnaires et acteurs de la mobilité

Communes pilotes: ancrage du vélo

- Implication des décideurs
- Vélo dans tout projet d'aménagement
- Vélo souci transversal (mobilité, travaux, urbanisme, espaces publics...)

Autres communes: demandes en croissance

- Soutien de projets
- Formation et échanges

Acteurs socioéconomiques: intérêt / engagement croissant

- Enseignement
- Emploi

Acteurs clés de la mobilité: partenaires structurels

- Routes régionales
- TEC

Le vélo dans le PRMD et le SDER

Le vélo bien présent dans les visions territoriale et mobilité

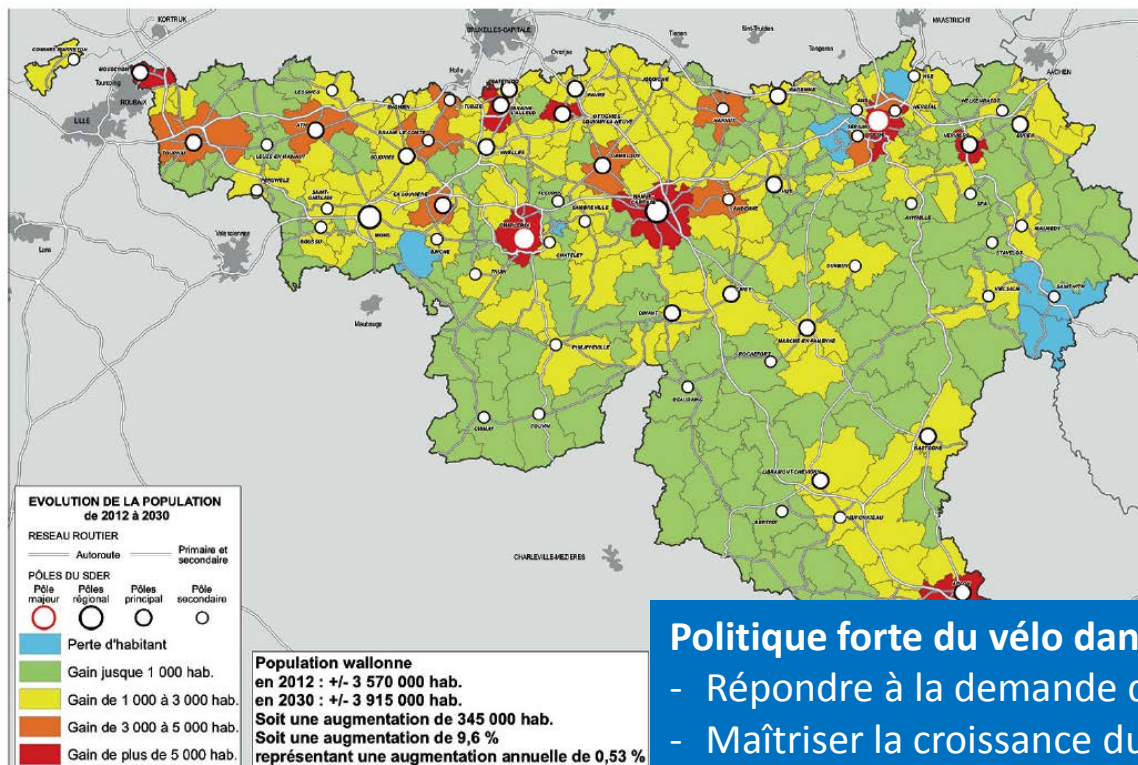
SDER – Schéma Directeur de l'Espace Régional = stratégie de développement territorial – projet à l'enquête publique)

PRMD – Plan Régional de Mobilité Durable - projet présenté au gouvernement (consultation publique à suivre)

ÉLÉMENT PRMD	RÔLE DU VÉLO EXPLICITÉ
Articulé avec le développement territorial (SDER)	▪ Rôle privilégié pour la marche et le vélo pour les courtes distances dans les territoires centraux
Enjeux régionaux	▪ Enjeu: usage optimal des modes ▪ Enjeu: accès à la mobilité pour tous (seuls physique, financier, territoriaux; sécurité; santé)
Objectifs généraux	▪ Multimodalité (usage alterné et en chaîne) ▪ Rééquilibrage de l'espace public
Objectifs vélo – vision 2030	▪ Réaliser le potentiel des trajets courts ▪ Pratiqué par tous catégories d'usagers ▪ Vecteur d'autonomie pour enfants et étudiants ▪ Potentiel économique du vélotourisme

PRMD

Vision 2030: croissance démographique en zones urbaines déjà denses



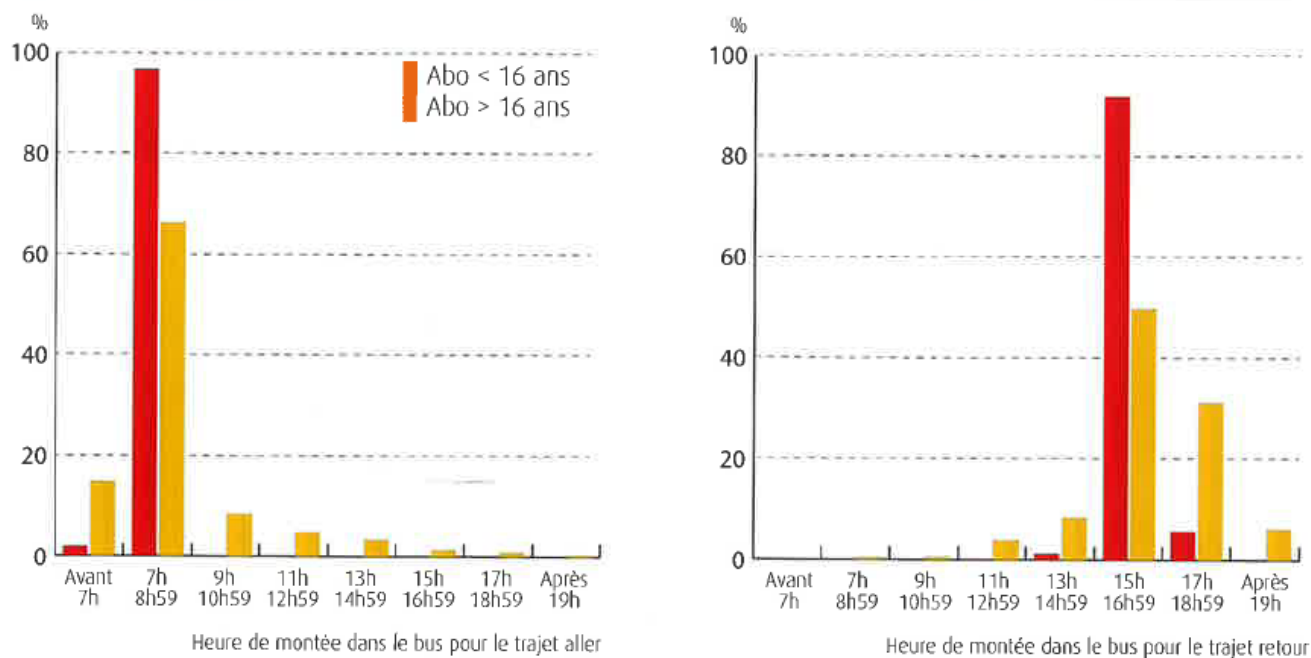
Politique forte du vélo dans les villes pour

- Répondre à la demande de déplacements locaux
- Maîtriser la croissance du trafic automobile

PRMD

TC – pics scolaires insoutenables

Figure 6 : Répartition des abonnés selon l'heure d'accès au service pour leur déplacement principal



Politique forte du vélo à l'heure de pointe

- Domicile-école et domicile-travail
- Pour désengorger les TC et améliorer leur attractivité

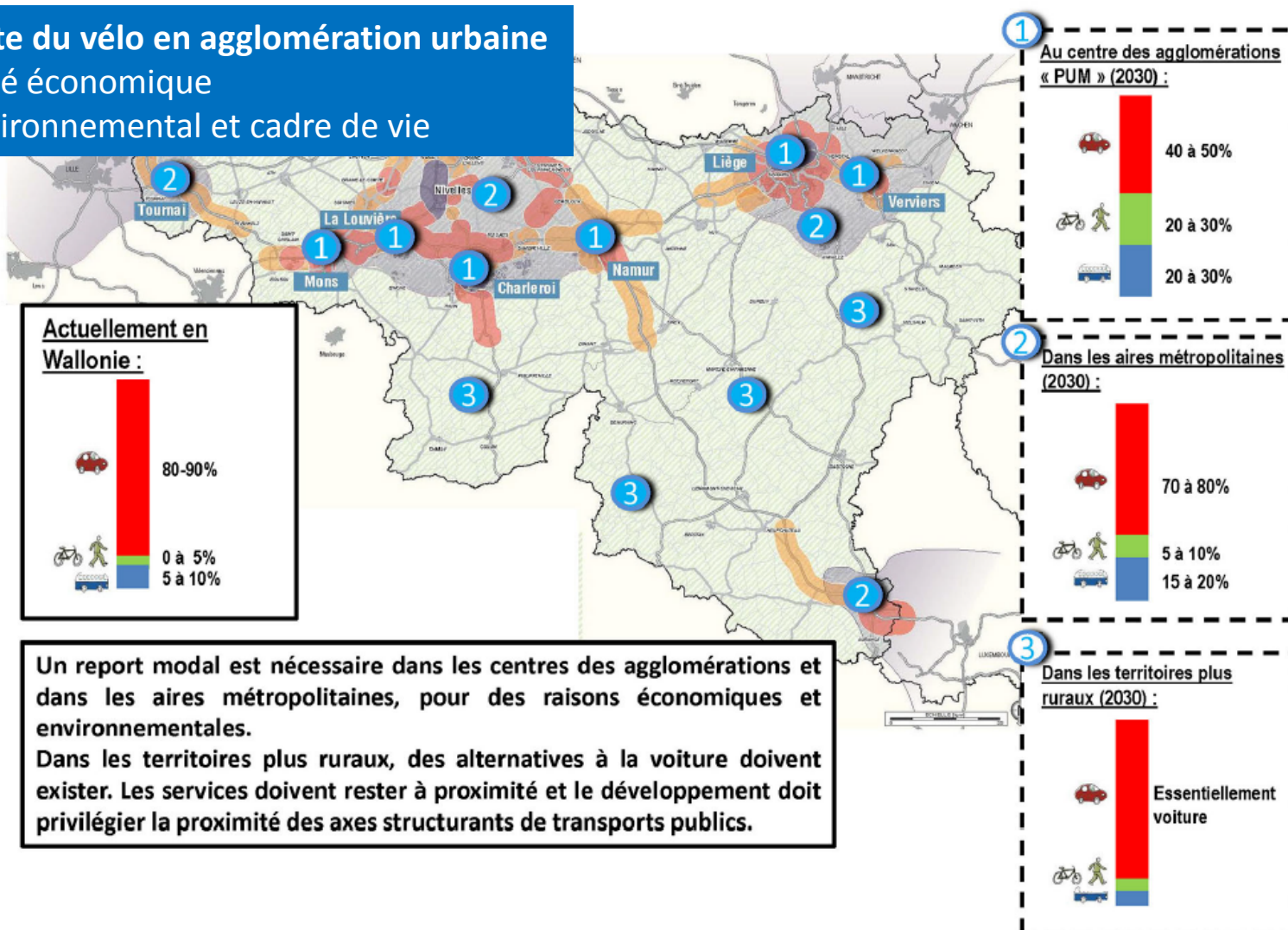
PRMD

Vision 2030: ambitions de part modale par zone

Figure 8 – Objectifs en termes de parts modales par zones

Politique forte du vélo en agglomération urbaine

- Accessibilité économique
- Impact environnemental et cadre de vie



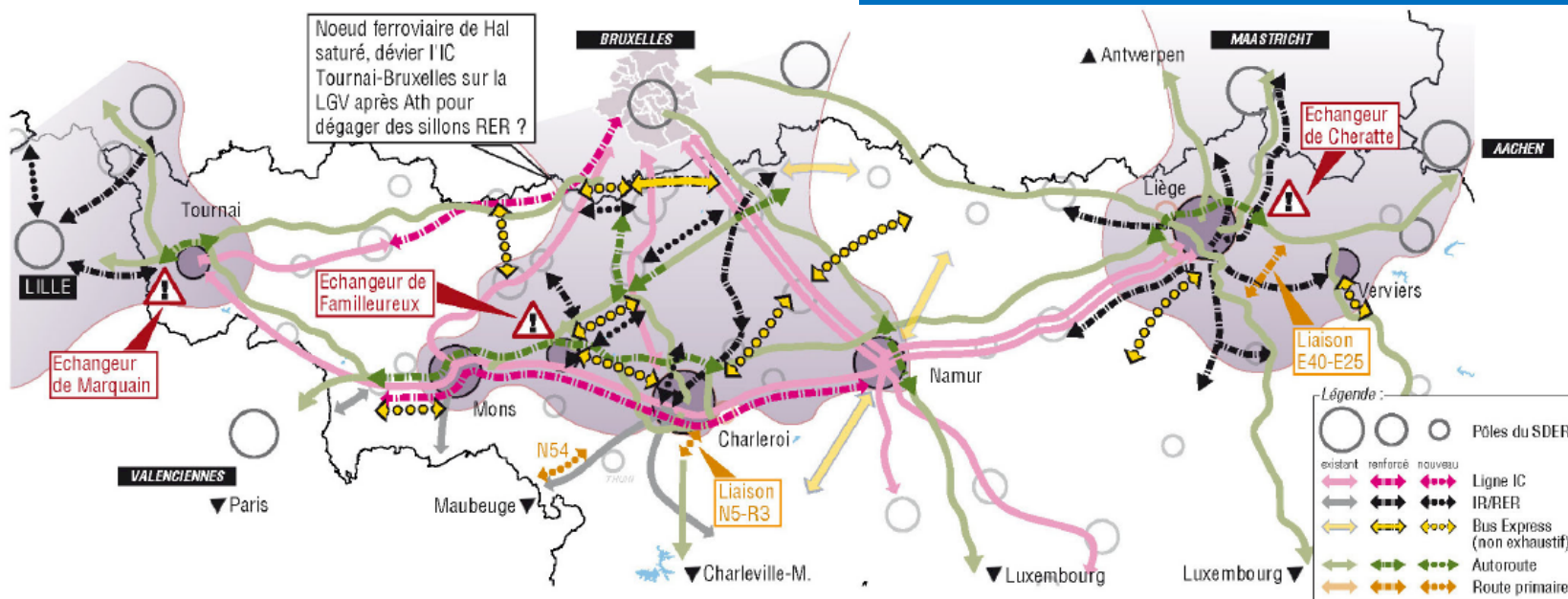
PRMD

Vision 2030 – zones urbaines et denses

Politique vélo en agglomération urbaine

- Itinéraires
- Stationnement
- Services
- Tourisme

Figure 12 – Vision 2030 – Transport de personnes zones urbaines et denses



Le "triangle wallon" Bruxelles - Mons - Charleroi - Namur concentre des enjeux de saturation et de forts potentiels de croissance :

- **renforcer les capacités Nord-Sud :** tant ferroviaires (IR) que bus (Express) et routières (A7 Haut-Iltre - Nivelles)
- **renforcer les capacités Est-Ouest :** ferroviaires (Nivelles - Ottignies), bus (cf Plan Provincial de Mobilité du Brabant Wallon) et routières (raccordement de la N25 côté Nivelles et côté Louvain-la-Neuve)

La dorsale wallonne sera fortement sollicitée entre St-Ghislain et Namur, à Liège et à Tournai :

- **renforcer l'axe ferroviaire St-Ghislain - Namur :**
 - doubler la fréquence
 - assainir les points durs (Auvelais - Namur)
 - assurer la régularité, pour fiabiliser les noeuds de correspondances (voir plan ferroviaire wallon)
- **optimiser l'E42 entre St-Ghislain et Heppignies, ainsi que les Rings nord de Liège et de Tournai :**
 - gestion dynamique du Ring de Liège en 1ère étape
 - puis St-Ghislain - Charleroi et enfin Tournai
 - valoriser le R3 à Charleroi
 - assainir les points durs

Les 7 périmètres "PUM" - Plans Urbains de Mobilité de Tournai, Mons, La Louvière, Namur, Liège et Verviers présentent les meilleurs potentiels d'alternatives à l'autosolisme :

- **y renforcer sensiblement les transports publics** (liaisons ferroviaires hennuyères à renforcer, REL, tram à Liège, bus express vers les grandes villes)
- **y prévoir des politiques de stationnement volontaristes** (dissuasion des navetteurs, ceintures de Parkings d'échanges P+R)
- **y promouvoir fortement le vélo** (itinéraires, services, parking) **et y préserver / améliorer la marche à pied**

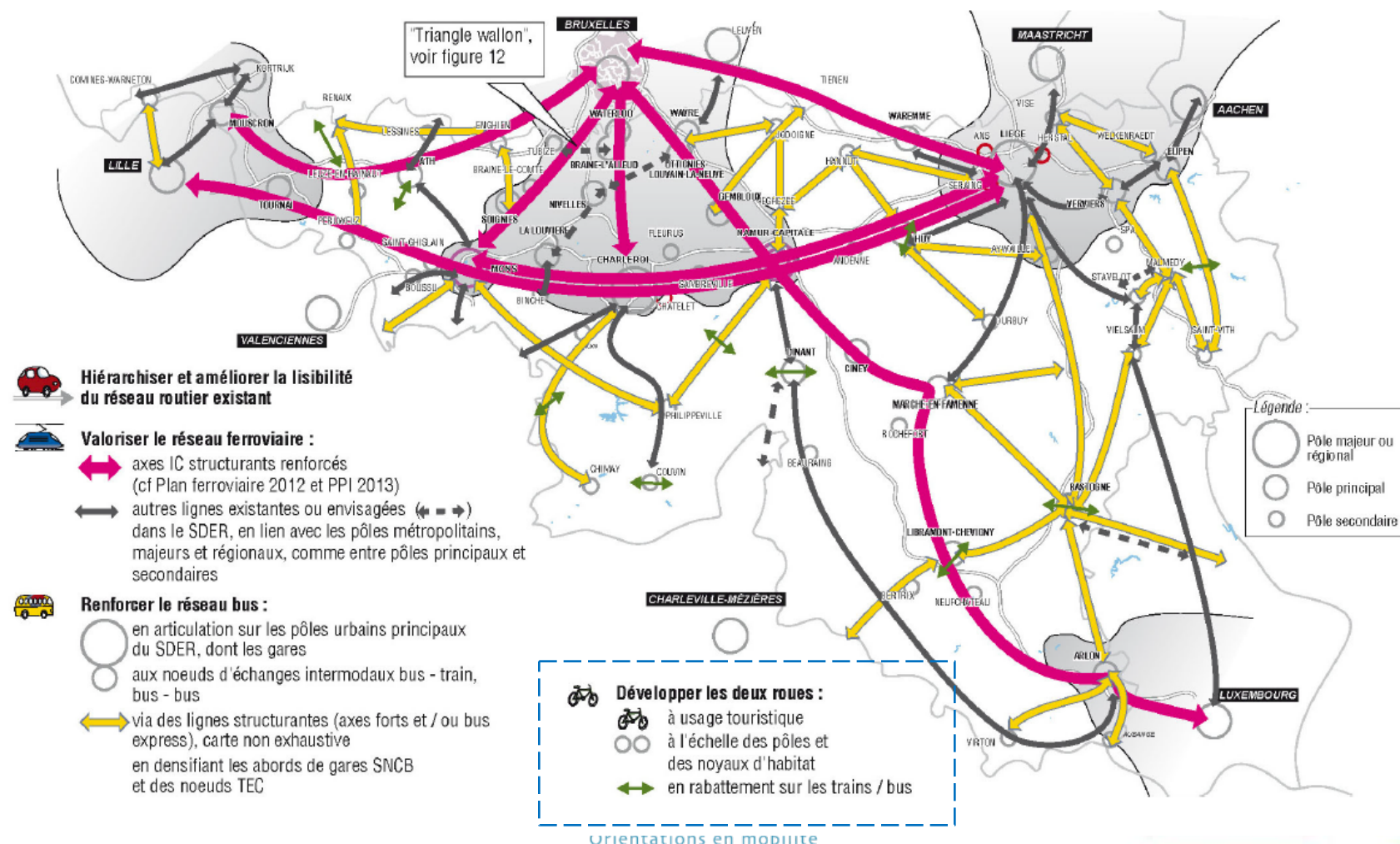
PRMD

Vision 2030 – zones interurbaines

Politique vélo en zone interurbaine

- À l'échelle des pôles et noyaux
- Rabattement TC
- Usage touristique

Figure 13 – Vision 2030 – Transport de personnes zones interurbaines et rurales



Le vélo un mode à part entière

Un maillon indispensable dans la politique de mobilité régionale

Développer la cyclabilité et la pratique du vélo est indispensable pour:

- Répondre à la demande croissante de mobilité (croissance démographique)
- Freiner la croissance de l'usage de la voiture privée, surtout en milieu dense urbain (maîtrise de l'impact congestion, environnemental, santé...)
- Délester les transports en commun sur des distances cyclables, pour les rendre efficace sur des distances plus importantes
- Améliorer la qualité du cadre de vie et l'accès à la mobilité pour tous (demande citoyenne)

Vers une vision vélo en Wallonie 2030

Rôle potentiel et indispensable du vélo à l'horizon 2030

	LE VELO EN WALLONIE – vision 2030 UN CHOIX QUOTIDIEN FLEXIBLE ET PRATIQUE POUR TOUS	Indicateur
1	Mode efficace et souple pour les courtes distances, dans et vers les territoires centraux <i>Déplacement courses, services, loisirs (quotidien / occasionnels)</i> <i>Condition : réseaux locaux, maîtriser circulation et stationnement</i>	% < 3 km % intra-urbain % vers les 'centres'
2	Alternative aux TC (saturées aux pointes) <i>Cibler écolier/étudiants + emploi</i> <i>Affiner % D-E selon niveau (P/Sec/Sup), voire cycle</i>	% D-E % D-T
3	Complément aux TC : mode d'accès aux lignes structurantes et nœuds multimodaux (urbain et rural)	% trajets vers TC
4	Outil de mobilité et d'autonomie pour tous – de 8 à 88 ans <i>catégories d'âge, homme/femme, revenus...</i>	% par catégorie
5	Vélotourisme – vecteur économique <i>Randonnées et séjour</i>	nuitées % loisir % pôles touristiques
6	Vélo au quotidien – vecteur économique <i>Direct (emploi, investissements...) et indirects (santé,...)</i>	retombées

Programmes d'Actions Stratégiques

Cibler 5 objectifs stratégiques = usages à potentiel élevé

Objectifs stratégiques = LA PRATIQUE DU VELO	Champs d'action opérationnels = LA CYCLABILITE
• Usage quotidien (courtes distances) • Domicile-école • Domicile-travail • Intermodalité • Vélotourisme • → Objectifs chiffrés • → Actions coordonnées; pilotage; groupe CRV • → Axes de communication	• Gouvernance • Réseaux • Stationnement • Services • Promotion • → Compétences techniques / budgets
COMMUNES WALLONIE CYCLABLE <i>Déclinaison à l'échelle locale</i> <i>= concentration des efforts pour optimiser la cohérence, la visibilité, le renforcement mutuel et l'impact</i>	

PROGRAMMES D' ACTIONS STRATEGIQUES

Pratique du vélo

1.
À vélo au centre
*Courses,
services, loisirs*

2.
Jeunes à vélo
Domicile-école

3.
**Au travail
à vélo**
Domicile-travail

4.
Bike & Ride
*Accès aux
transports en
commun*

5.
Vélotourisme
*Randonnée
et séjour*

A. Gouvernance

B. Réseaux

C. Stationnement

D. Services

E. Promotion

CHAMPS D' ACTION OPÉRATIONNELS
Cyclabilité

Cohérence et renforcement mutuel des actions

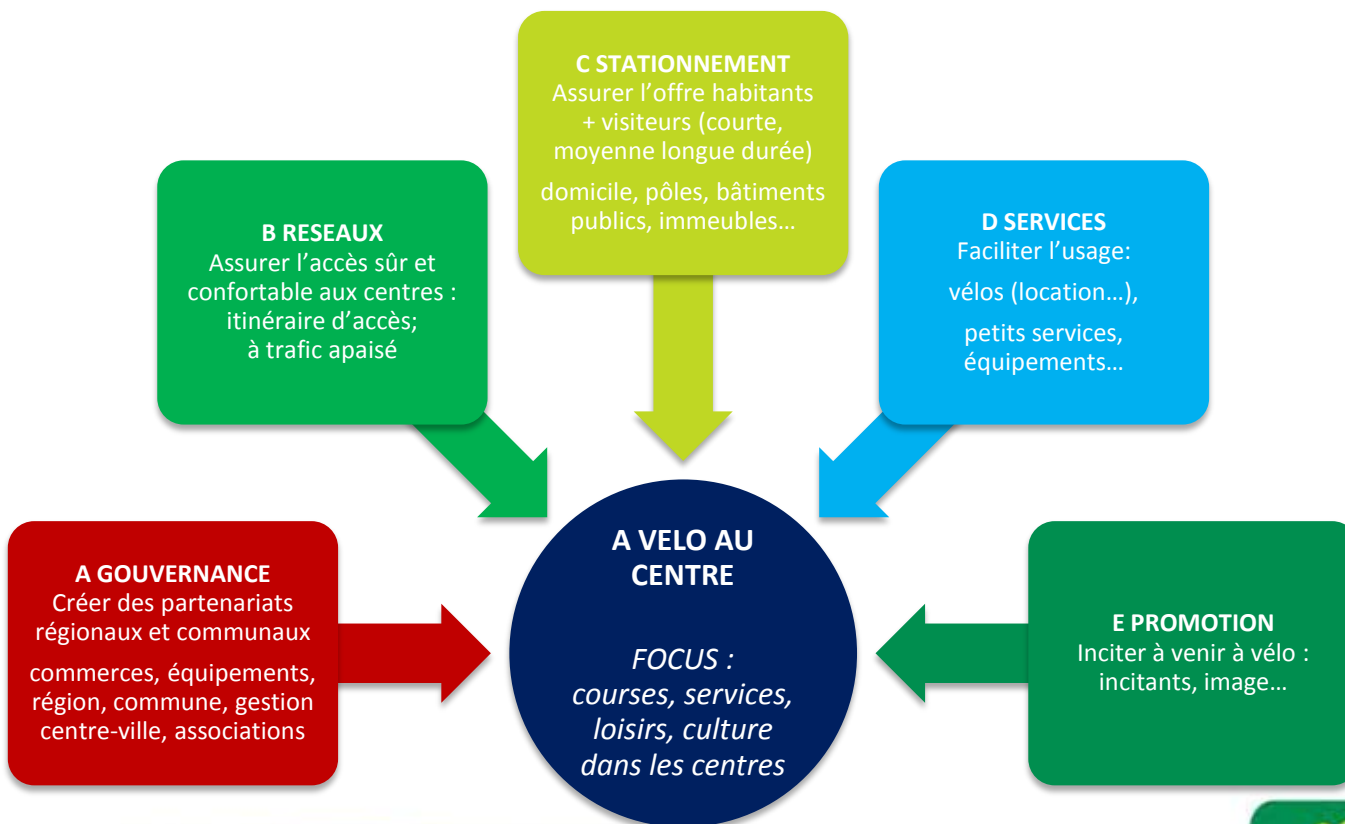
Synergies de mise en œuvre / programmation

COMMUNES WALLONIE CYCLABLE

Déclinaison à l'échelle locale = concentration des efforts pour optimiser la cohérence, la visibilité, le renforcement mutuel et l'impact
 → Communes pilotes + Communes Wallonie Cyclable 2.0 – outil PCC
 → Intégration dans les P(i)CM

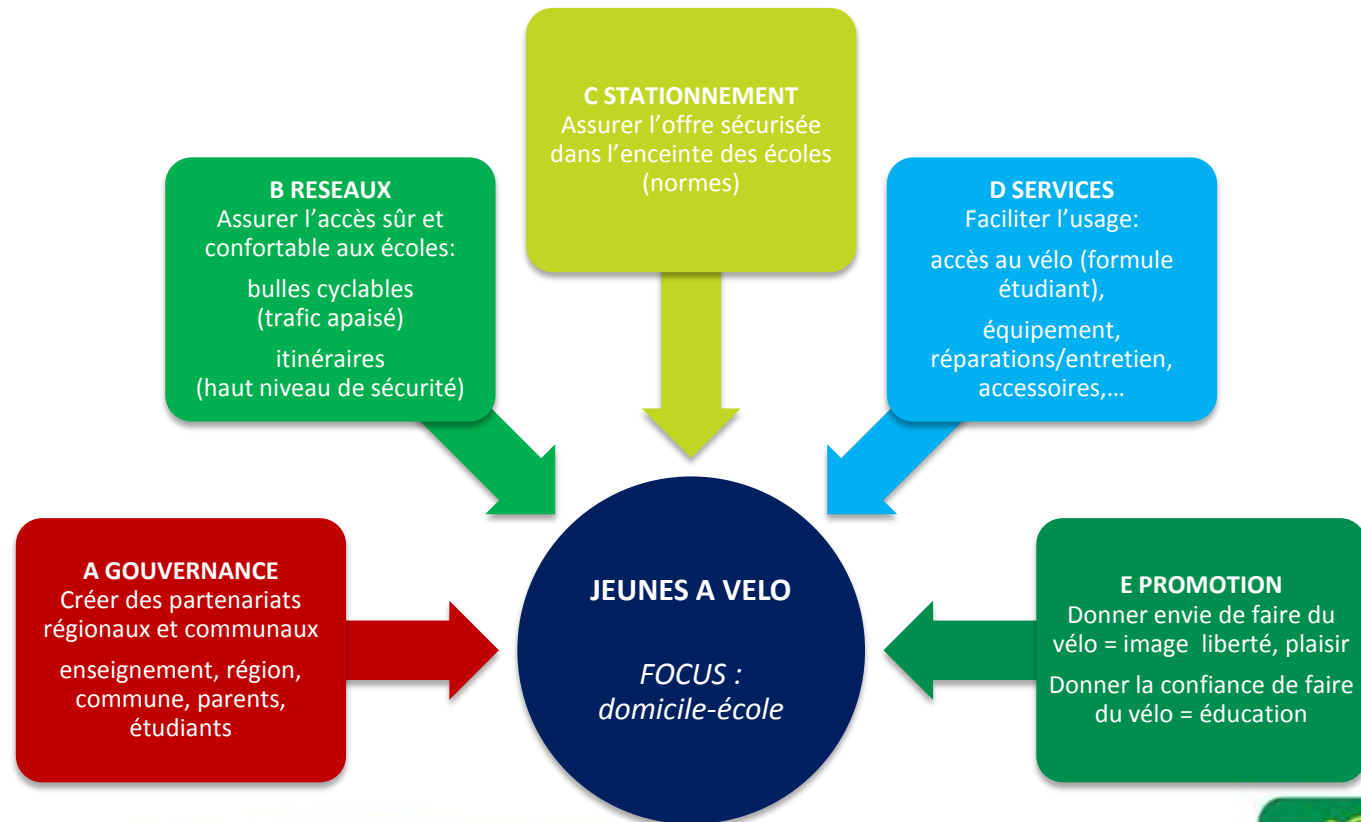
A vélo au centre

focus: courses, services, loisirs, culture



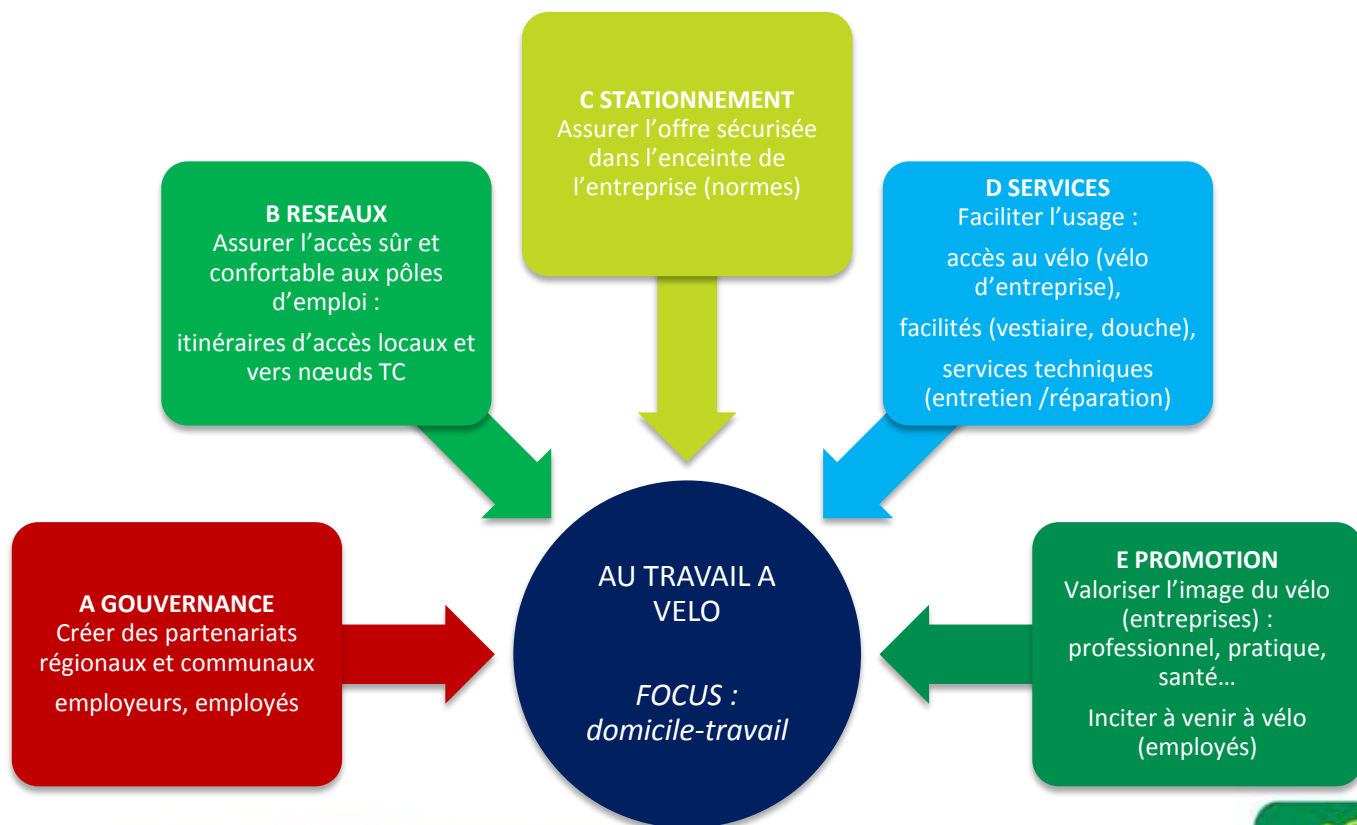
Jeunes à vélo

focus: domicile-école



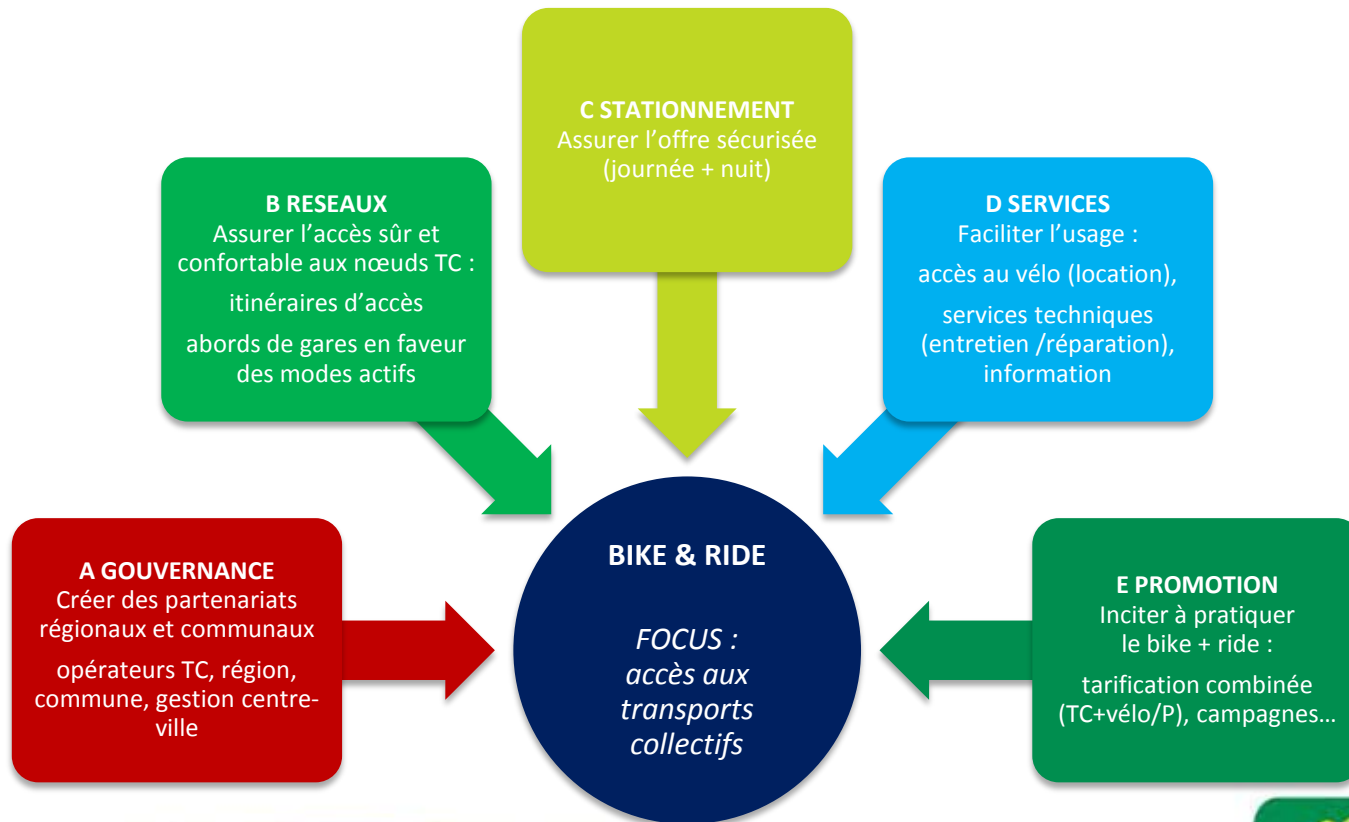
Au travail à vélo

focus: domicile-travail



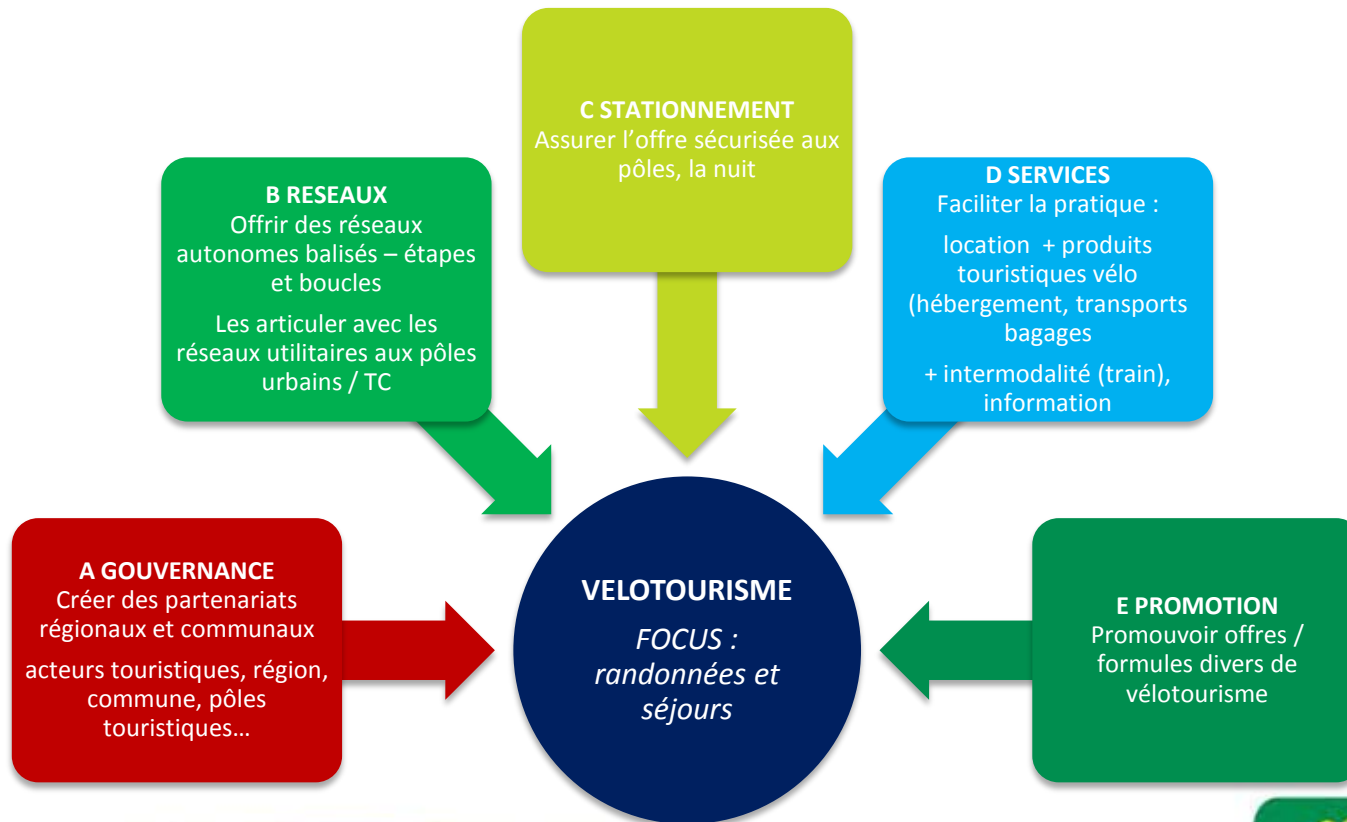
Bike & Ride

focus: mode d'accès aux transports en commun



Vélotourisme

focus: randonnées et séjour



Actions et synergies par champ d'action

Mise en cohérence et priorisation

		PROGRAMMES D’ACTION				
	SYNERGIES ET PRIORITES	A VELO AU CENTRE <i>FOCUS : Courses, services, loisirs, culture dans les centres</i>	JEUNES A VELO FOCUS : Domicile-école	AU TRAVAIL A VELO FOCUS : Domicile-travail	BIKE & RIDE FOCUS : accès aux transports en commun	VELOTOURISME FOCUS : randonnées et séjour
CHAMPS D’ACTION	A. GOUVERNANCE	Echelle régionale : pilotage stratégique CRV / pilotage opérationnel SPW (cellule WACY) / cadre réglementaire Budgets coordonnés				Organe de pilotage vélotourisme
		Partenariats avec les Communes Wallonie Cyclable (= 23 pôles majeurs et principaux urbains SDER) Subventions de projets dans d’autres communes Articulation avec PRMD/PCM et politique territoriale SDER/SD				Coordination locale vélotourisme
	B. RESEAUX	Priorité aux pôles urbains – itinéraire d’accès (3 km) et trafic apaisé – dans la réalisation et l’entretien des réseaux : Schéma Directeur WACY, schémas directeur routes régionales, PCC (communes WACY), RAVeL (tronçons utilitaires)				Itinéraires à haut potentiel récréatif + points nœuds
		Pôles / destination visiteurs	Pôle d’enseignement secondaire + supérieur	Pôles d’emploi	Pôles TC	Liaisons pôles urbains + intermodalité
	C. STATIONNEMENT	A domicile : normes urbanistiques ; box vélo ; parkings de quartier Permis (construction et rénovation) : normes urbanistiques (école, emploi, pôles divers)				Hébergement (nuit)
		Arceaux dispersés en rues Visiteurs pôles (sécurisé)	Sécurisé dans l’enceinte des écoles / univ	Sécurisé dans l’enceinte de l’entreprise	Sécurisé jour et nuit aux pôles TC	Pôles touristiques (journée)
D. SERVICES	Vélocistes : vente, entretien Location / libre service	Location étudiants	Vélo d’entreprise (domicile-travail + service)	Location / libre service		
	Maison des cyclistes / Points vélo	Facilités (vestiaires, casiers…) ; entretien / atelier		Maison des cyclistes / Points vélo / office de tourisme Produits touristiques (transport de vélos…)		
E. PROMOTION	Etude potentiel socio-économique + Evaluation des actions en cours et décisions de prolongement Etude de marché déclinée par groupe cible : intérêt, leviers et obstacles → stratégie globale axée sur aspects pratique, efficace, plaisir, moderne → stratégies ciblées					
	Stratégie de promotion centres urbains (8 à 88 ans)	Stratégie de promotion jeunes (enfants, adolescents, étudiants)	Stratégie de promotion entreprises / travailleurs	Stratégie de promotion navetteurs	Stratégie de promotion vélotouristes	

Planification dans un tableau d'action

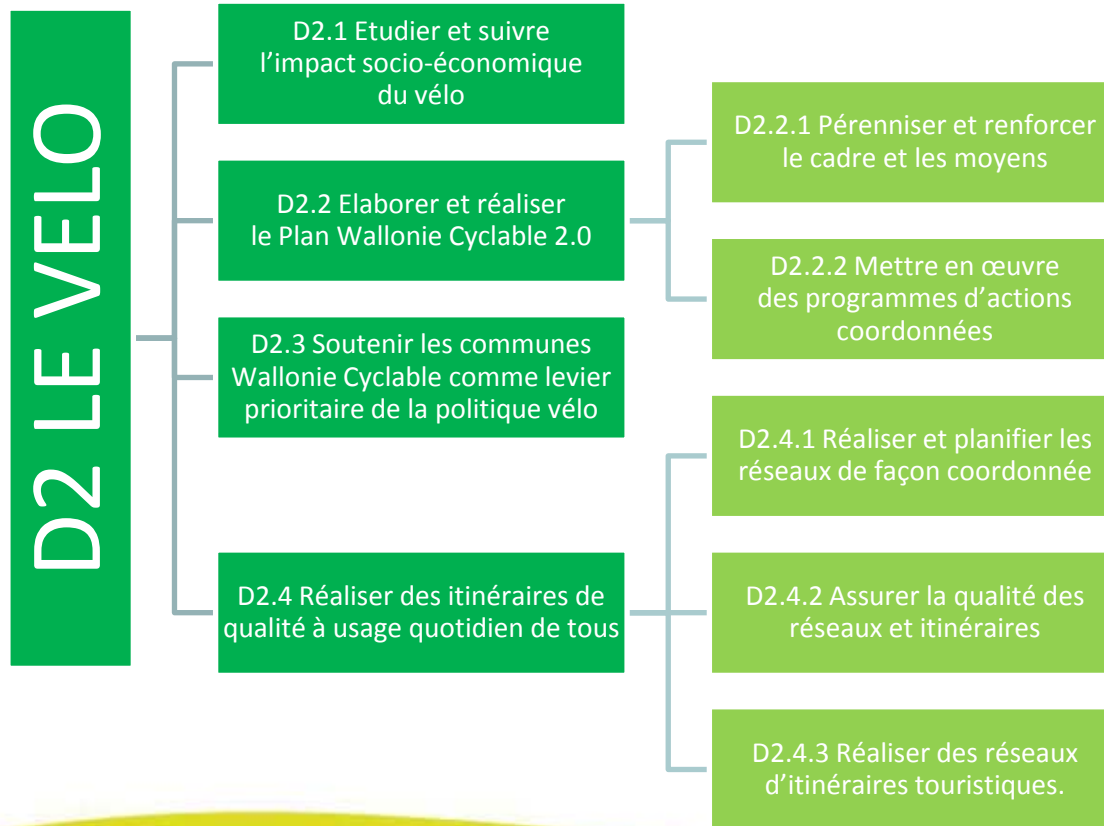
		ACTION	PROGRAMME D'ACTION					MISE EN OEUVRE					MONITORING	
			1 usage quotidien	2 jeunes à vélo	3 adultes à vélo	4 vélo + TC	5 vélo- tourisme	partenaires	budget	sources de finance- ment	ressources humaines	délai	indicateur de réalisation	indicateur d'impact
A	Gouvernance	Actions												
		action A1	•	•	•	•	•							
		action A2	•	•	•	•	•							
		action A3	x			x	•							
		action A4	•											
		action A5		•										
B	Réseaux	...												
		Action B1	•	x	x	x	x							
		Action B2												
		Action B3												
		Action B4												
		Action B5												
C	Stationnement	...												
		Action C1	•	x	x									
		Action C2	•											
		Action C3				•	x							
		Action C4	•											
		Action C5	•	•	•	•	•							
D	Services	...												
		Action D1	•	•	•									
		Action D2												
		Action D3												
		Action D4												
		Action D5												
E	Promotion	...												
		Action E1	•	•	•	•	•							
		Action E2		•										
		Action E3			•									
		Action E4	x			x	•							
		Action E5		•										
		...												

Planification dans un tableau d'action

			ACTION		PROGRAMME D'ACTION					MISE EN OEUVRE					MONITORING	
				1	2	3	4	5			sources de					
		Actions	descriptif	usage quotidien	jeunes à vélo	adultes à vélo	vélo + TC	vélo- tourisme	partenaires	budget	finance- ment	ressources humaines	délai	indicateur de réalisation	indicateur d'impact	
A	Gouvernance	action A1		•	•	•	•	•								
		action A2		•	•	•	•	•								
		action A3		x			x	•								
		action A4		•												
B	Réseaux	Action B1		•	x	x	x	x								
C	Stationnement	Action C1		•	x	x										
		Action C2		•												
		Action C4		•												
		Action C5		•	•	•	•	•								
D	Services	Action D1		•	•	•										
E	Promotion	Action E1		•	•	•	•	•								
		Action E4		x			x	•								

Fiches vélo du projet PRMD

Bases du plan WACY 2.0



Cibler en priorité les 23 pôles urbains SDER

Concentrer les efforts pour optimiser le potentiel d'usage

Potentiel élevé de cyclistes (usage)

- Densité de population
- Densité de destinations
- Part importante de trajets à distance cyclable
- Complémentarité avec la marche et les TC

Opportunités de maillage du réseau (offre)

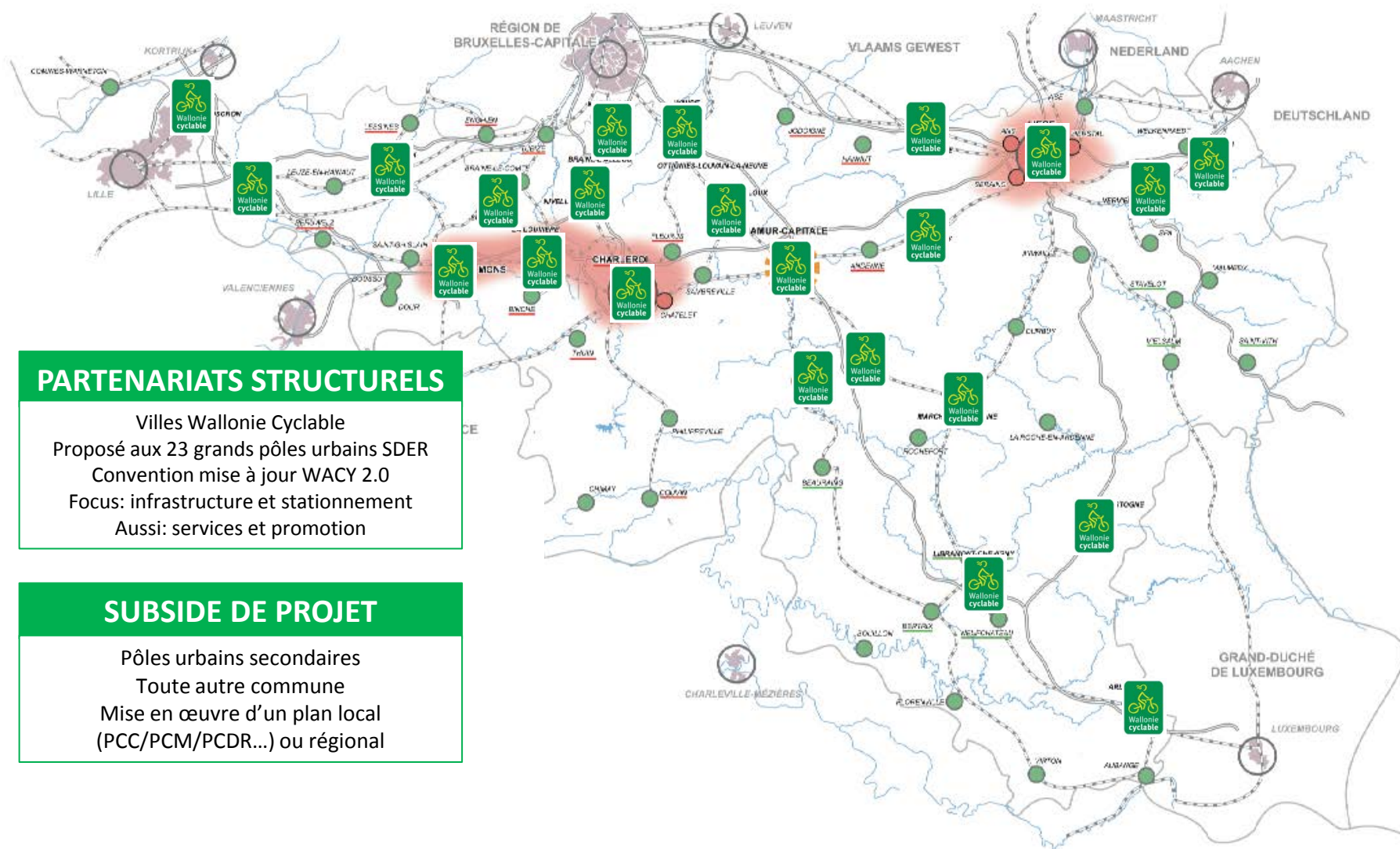
- Grands axes rectilignes
- Itinéraires alternatifs à trafic apaisé
- Itinéraires et vitesses concurrentielles

Rapport coûts-bénéfices favorable (RoI)

- Coût d'infrastructure invariable
- Volumes (potentiel) de cyclistes par km élevé

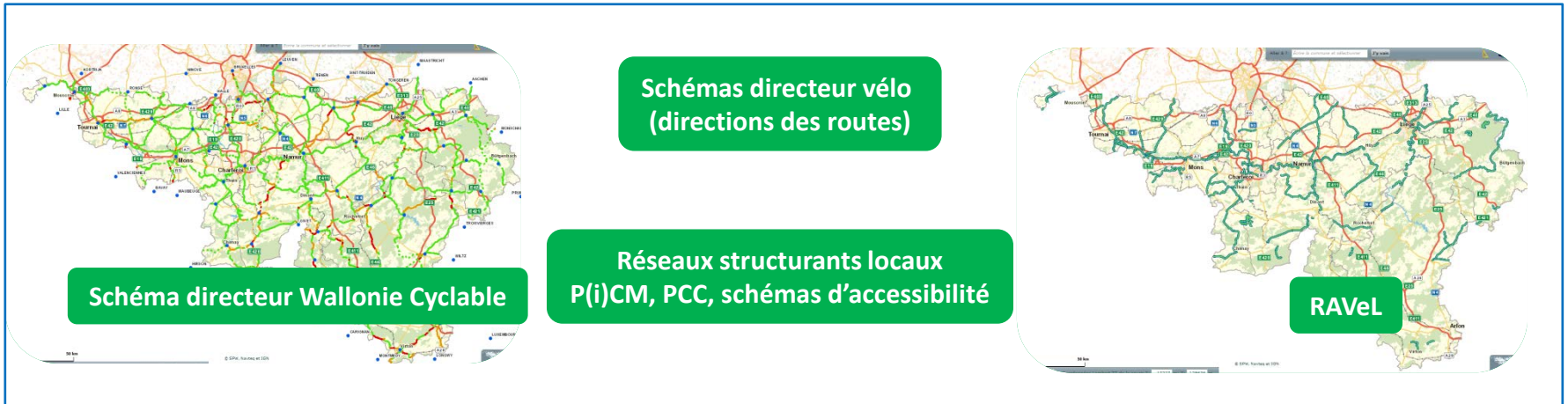
Cibler en priorité les 23 pôles urbains SDER

Concentrer les efforts pour optimiser le potentiel d'usage



Réalisation et planification cohérente

Mise en cohérence et programmation coordonnée des réseaux d'infrastructures



LE RESEAU WALLONIE CYCLABLE

CRITERES DE PRIORISATION

- Accès et traversées de pôles urbains
 - Itinéraires multi-usages
 - Cohérence territoriale

Vers un plan WACY 2.0

La politique cyclable
intégrée dans la politique de mobilité
et d'aménagement du territoire :
SDER, PRMD et Plan Wallonie cyclable

25 avril 2014

Colloque Wallonie Cyclable

