



SPW | Éditions

BILANS ET PERSPECTIVES

**Mobilité
Routes**

Plan Wallonie cyclable

Avancées 2012



Wallonie



**Wallonie
cyclable**

*Mon vélo,
ma liberté !*

> Sommaire

PAGE 3

Éditorial

PAGE 5

Le Plan Wallonie cyclable

- Une actualisation du plan
- La Commission régionale vélo et ses groupes de travail

PAGE 9

10 communes pilotes

- Gembloux, La Louvière, Liège, Marche en Famenne, Mouscron, Namur, Ottignies-Louvain-la-Neuve, Tournai, Walhain et Wanze
- Voyage d'étude aux Pays-Bas
- Les cyclistes quotidiens et le Plan

PAGE 19

Infrastructures

- La qualité d'un aménagement cyclable
- Les sens uniques limités
- Les avancées du RAVeL

PAGE 24

Intermodalité

- Intermodalité bus-vélo : création d'une méthodologie
- Quoi de neuf dans les maisons des cyclistes
- Ebike2station : combiner le vélo électrique et le train

PAGE 27

Éducation

- Un vélo pour 10 ans
- Le Brevet du cycliste - Une volonté d'intégrer les parents
- Focus "ProVelo" - Formation de formateurs

PAGE 29

Promotion / sensibilisation

- Tous vélo-actifs
- ça roule au SPW avec les nouveaux vélos de service
- Journée Tous à vélo au boulot
- Le Beau vélo de RAVeL
- Chemins du Rail

PAGE 35

Contacts

> GLOSSAIRE

CCCV > Commission Communale Consulative Vélo

CeM > Conseiller en Mobilité

CGT > Commissariat Général au Tourisme

DGO1 > Direction Générale Opérationnelle des Routes et des Bâtiments du Service public de Wallonie

DGO2 > Direction Générale Opérationnelle de la Mobilité et des Voies Hydrauliques du Service public de Wallonie

GRACQ > Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens, aujourd'hui fréquemment appelé Les Cyclistes Quotidiens

IBSR > Institut Belge de la Sécurité Routière

IWEPS > Institut Wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique

PCC > Plan Communal Cyclable

Plan Wacy > Appellation familière abrégée du Plan Wallonie cyclable

RAVeL > Réseau Autonome des Voies Lentes

SRWT > Société Régionale Wallonne des Transports

SUL > Sens Unique Limité



**« La vie, c'est comme une bicyclette,
il faut avancer pour ne pas perdre l'équilibre »**

Albert Einstein

Voilà maintenant deux ans que le Plan Wallonie cyclable a pris son essor et se développe dans toute la Wallonie. Après les avancées de 2011, l'année 2012 a été marquée par la concrétisation d'une multitude de projets, qui influent sur de nombreux secteurs de la société.

Tout d'abord, une vaste opération de communication intitulée « Tous vélo-actifs » a été menée envers 18 entreprises de Wallonie, sensibilisant pas moins de 75 000 travailleurs wallons à effectuer leurs trajets domicile-travail à vélo. De manière plus festive, la journée « Tous à vélo au boulot » a mis en valeur ce mode de transport lors de la Semaine de la Mobilité. Au niveau communal, les actions débutées dans les Communes pilotes et qui étaient encore à l'état d'ébauche en 2011 sont désormais en cours de réalisation. Et cela, grâce au dynamisme des responsables mobilité qui travaillent sans relâche à valoriser le vélo auprès de leurs concitoyens.

De manière plus générale, des réflexions et améliorations sont menées régulièrement sur les thèmes de l'infrastructure et de l'intermodalité. Le vélotourisme, quant à lui, a été particulièrement mis en avant avec la rédaction d'un guide pour le balisage de point-nœud.

Deux ans déjà que le Plan Wallonie cyclable a été lancé. Autant de temps de réflexions, de projets, de groupes de travail et surtout de nouvelles dynamiques.

Au sein du Service Public de Wallonie, une cellule « Wallonie cyclable » coordonne la mise en œuvre du Plan, alliant les compétences de la Direction de la Planification de la Mobilité et celles de la Direction des Déplacements doux et des Partenariats communaux. Des échanges fructueux qui ont permis d'instaurer une collaboration efficace entre les différents techniciens de terrain et les spécialistes de la mobilité.

Cette dynamique donne tout son essor au Plan Wallonie cyclable et permet aujourd'hui d'étendre les actions déjà mises en place. Le programme des années à venir s'annonce particulièrement varié : une évaluation de la politique cyclable régionale, de nouvelles publications sur les aménagements cyclables, le développement d'une application de signalement des problèmes de voiries à l'usage des cyclistes, un coaching de l'IBSR pour les Communes pilotes, une nouvelle édition de l'opération « Tous vélo-actifs », un colloque entièrement dédié au vélo...

Le Plan Wallonie cyclable se construit et évolue pour que chaque wallon, chaque wallonne, redécouvre le plaisir d'enfourcher son vélo.

La cellule Wallonie cyclable

Le Plan Wallonie cyclable

Une actualisation

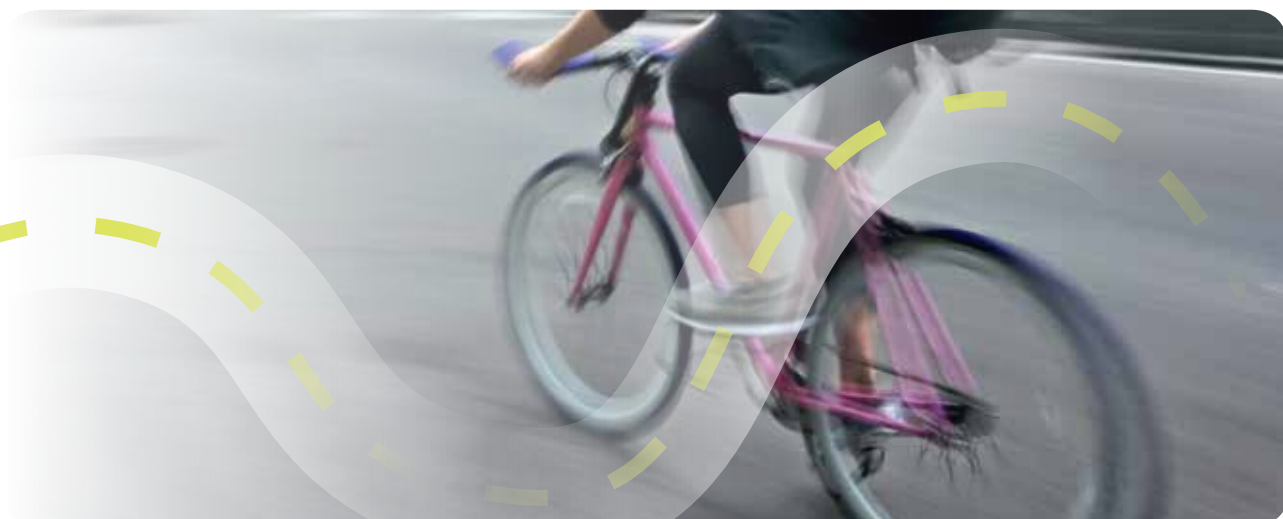
En 2012, la Commission Régionale Vélo a procédé à l'actualisation du Plan Wallonie cyclable. En effet, au fil de la réalisation des missions de l'administration et de l'élaboration du rapport annuel, la nécessité d'effectuer certaines réorientations du Plan devenait inévitable.

La première version du Plan a permis de mettre en place une série d'outils indispensables au développement de la politique cyclable : des organes de concertation ont été institués tels que la formation de la Commission Régionale Vélo, mais aussi la désignation d'un Manager Vélo régional et le développement des moyens humains au sein de l'administration.

La version 2012 du Plan propose une vision plus claire des différents objectifs ; il en découle la reformulation de quelques objectifs et de certaines actions. Parallèlement, une légère réorganisation est proposée pour mettre davantage en lumière les thèmes majeurs du Plan que sont les Communes pilotes, les infrastructures, l'éducation, la promotion, l'intermodalité et le vélotourisme.

Concrètement, la nouvelle organisation des objectifs stratégiques adopte désormais la formulation suivante :

- 1) Développer des « Communes Wallonie cyclable ».
- 2) Favoriser l'usage du vélo dans les zones urbanisées et entre elles.
- 3) Améliorer la qualité de l'infrastructure cyclable quotidienne.
- 4) Développer l'offre de stationnement et lutter contre le vol de vélo.
- 5) Favoriser l'intermodalité vélo-transport public.
- 6) Eduquer et promouvoir le vélo dans le cadre scolaire et y augmenter la pratique du vélo.
- 7) Promouvoir le vélo dans le cadre professionnel.
- 8) Développer et promouvoir le vélotourisme.
- 9) Améliorer l'image et l'usage du vélo auprès des citoyens.



La Commission régionale vélo et ses groupes de travail

Nouvel outil mis en place par le Plan Wallonie cyclable, la Commission Régionale vélo ambitionne la réalisation de multiples objectifs : coordonner la mise en œuvre du Plan, tout en assurant un suivi et une évaluation des différentes démarches entreprises en matière de mobilité cyclable. Dans ce but, divers groupes de travail ont été créés afin de fédérer les initiatives d'un même domaine d'activité et permettre la mise en œuvre des grands axes du Plan Wallonie cyclable. Au fil du temps et des besoins, certains groupes de travail s'arrêteront et d'autres verront le jour afin de répondre aux problématiques soulevées par la politique cyclable.

Groupe de travail Promotion du RAVeL et Vélotourisme

Président : François Leruth (DGO1)

Pour les adeptes du vélo en Wallonie, il existe diverses possibilités de découvrir toute la diversité touristique et paysagère que recèle notre belle région. L'une de ces diversités reste le RAVeL, qui comptabilise déjà quelques 1300 km de voies vertes aménagées et dont l'extension continue chaque année.

Les missions de ce groupe de travail sont diverses :

- Définir les composantes du réseau d'itinéraires cyclables à vocation touristique en Wallonie, mais aussi les critères de qualité de ces itinéraires et leur signalisation,
- Définir des itinéraires cyclables régionaux à longue distance,

- Travailler sur le réseau des points-nœuds et son balisage,
- Labelliser l'offre vélotouristique et ses outils de promotion: sites internet, cartes, roadbook, GPS...
- Définir des caractéristiques communes pour les aires de repos.

Ce groupe de travail est composé principalement des « Monsieur » et « Madame » Vélo de l'administration, mais aussi de représentants de Pro Velo, Chemins du Rail et Rando Velo. Ses membres se réunissent généralement une fois par mois.

Groupe de travail Intermodalité bus/vélo

Présidente : Charlotte Dallemagne (DGO2)

En partenariat avec le groupe TEC, la Commission régionale vélo a voulu dégager des pistes concrètes pour que vélos et bus deviennent des alternatives de mobilité complémentaires. Le groupe de travail s'occupant de ce thème a donc développé un outil d'aide à la décision pour que tout acteur de la mobilité puisse évaluer de manière objective quand il est pertinent d'associer du stationnement vélo aux arrêts de bus, et plus encore savoir quel type de stationnement choisir.

L'angle d'étude retenu est celui de l'utilisation du vélo pour rejoindre un arrêt et y prendre le bus. Le vélo est donc considéré ici comme le premier maillon de la chaîne de déplacement et non comme le dernier. Ce groupe de travail suivra aussi des projets pilotes, et plus particulièrement les itinéraires cyclables de rabattement vers des lignes de bus structurantes.

Groupe de travail Infrastructures *Présidente : Isabelle Dullaert (DGO1)*

Dans ce groupe de travail, la Région et les communes discutent des mesures permettant de travailler efficacement les projets d'infrastructure en amont, afin de viser une qualité maximale et une évaluation sérieuse des aménagements réalisés en matière de politique cyclable. Tout projet pilote se doit de mettre en place des infrastructures idéales, pouvant servir d'exemple à toute la Wallonie ainsi que de modèle lors de la réalisation de guides méthodologique.

La publication de ces guides méthodologiques est par ailleurs essentielle à la mise en œuvre d'une politique cyclable de qualité : les gestionnaires de voiries et les auteurs de projet ont besoin de documents techniques pour réaliser ces aménagements cyclables. L'objectif est aussi de pouvoir proposer à tout un chacun des outils de référence, afin d'assurer l'homogénéité des infrastructures en Wallonie. Plusieurs de ces publications sont désormais disponibles.

Le groupe de travail œuvre aussi à l'actualisation des références en matière d'aménagements cyclables, car s'il existe de nombreuses études et recommandations d'origines diverses, certaines sont obsolètes et méritent d'être réévaluées.

Quelques exemples de Vade-mecum vélo publiés :

- « Marquage et signalisation dans les contresens cyclables »
- « Quel aménagement choisir ? »
- « Les pistes cyclables marquées »
- « Les bandes cyclables suggérées »
- « Sites partagés bus-vélo »

Si vous êtes intéressés, rendez-vous sur le site « pouvoirslocaux.wallonie.be ».

Groupe de travail Promotion du vélo à assistance électrique *Présidente : Céline Fecci (DGO2)*

Depuis une bonne décennie, des vélos dotés d'un moteur électrique (VAE) permettant d'atteindre une vitesse de 25km/h sont disponibles sur le marché. Ces dernières années, les chiffres de vente de ces vélos n'ont eu de cesse d'augmenter, et montrent que le vélo à assistance électrique est en pleine expansion. Les nombreux atouts du VAE nécessitent d'être mis en valeur par les services publics et les entreprises, à l'instar de communes qui proposent déjà des primes à l'achat.

La création d'un groupe de travail consacré à ce sujet répond donc tout naturellement à l'évolution des pratiques cyclables. Il a fallu d'abord réunir les différents acteurs concernés afin de dégager des pistes et mettre en place des stratégies et des projets. Il est prévu de faire tester le VAE, dans de bonnes conditions, aux travailleurs des entités pilotes de la première édition de « Tous vélo-actifs ». Des résultats concrets sont attendus pour le printemps 2014.

Groupe de travail Signalement des problèmes

Président : Luc Goffinet (GRACQ)

Présidé par le GRACQ, l'ASBL des « cyclistes quotidiens », ce groupe de travail a plusieurs objectifs :

- Développer un outil de signalement et de suivi des problèmes cyclistes sur voirie.
- Tester ce nouvel outil grâce à quelques communes et Directions Territoriales.

Précédemment, un outil de signalement avait déjà été testé sur le territoire de la ville de Mons, ce qui a décidé le Service Public de Wallonie à étendre cette expérience en permettant au GRACQ de finaliser le prototype de son outil.

Après les premières mises au point du système informatique, une phase test est prévue dans quelques zones géographiques bien déterminées où seuls les membres des « cyclistes quotidiens » pourront signaler les problèmes rencontrés sur les routes.

L'évaluation de cette phase test permettra d'apporter les dernières retouches à cet outil informatique, afin qu'il soit applicable à l'ensemble des communes wallonnes intéressées par la démarche.

Dans sa version finale, ce programme permettra à tout usager de se connecter sur un site internet pour signaler un problème cycliste qu'il a rencontré sur une voirie. Après validation par le modérateur, le gestionnaire de voirie adéquat sera averti afin de débiter un traitement. Une fiche de signalement sera disponible, apportant aux usagers plus de détails sur l'évolution du problème.



Une instance du vélo en Wallonie

Présidée par Chantal Jacobs, la Manager Vélo régional, et co-animée par l'administration, la Commission régionale vélo regroupe tous les acteurs concernés de près ou de loin par ce mode de transport. La Commission a pour mission le suivi de la mise en œuvre du Plan Wallonie cyclable, et fait des propositions à la Task Force (groupe constitué des représentants de tous les ministres du Gouvernement wallon).

La Commission régionale vélo est composée de :

- Le Service Public de Wallonie (La mobilité, les routes, l'aménagement du territoire, les voies hydrauliques...)

- Le Groupe TEC
 - Le Commissariat Général au Tourisme (CGT)
 - L'Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique (IWEPS)
 - Quatre Associations consacrées au vélo: Chemins du rail, Gracq, Pro Velo et RandoVelo.
 - L'Union des Villes et Communes de Wallonie
- Ce groupement d'experts permet d'obtenir une vision globale mais néanmoins très détaillée de l'état du vélo en Wallonie. Il est le moteur de la politique cyclable wallonne.

Les Ministres de la Mobilité, des Travaux publics, des Pouvoirs locaux et le Ministre Président sont observateurs à la Commission régionale.



Charlotte Dallemagne - Élodie Bizet

3 questions à Charlotte Dallemagne et Élodie Bizet de la cellule WaCy

Quel est votre rôle au sein de la cellule WaCy?

CD: Je coordonne toutes les actions en faveur de la politique cyclable menées par la DGO2. Nous travaillons à la fois sur des projets techniques et sur des projets orientés communication, éducation et sensibilisation.

EB: Pour ma part, je m'occupe de certaines actions du Plan qui ont plutôt trait aux infrastructures, telles que la résorption des points noirs, le signalement des problèmes ou encore l'évaluation des aménagements.

Comment se passe votre travail avec l'autre administration?

CD: Les relations sont excellentes. Nos compétences sont complémentaires et chacun a pu trouver sa place. Nous avons de nombreuses occasions d'échanger de l'information ce qui permet d'être toujours au courant de ce que chacun fait.

EB: Le Plan Wallonie cyclable est encore assez jeune, ce qui fait que l'on est très souvent amenés à discuter ensemble de la stratégie ou la méthodologie à mettre en place. De plus, beaucoup d'actions ont des implications directes ou indirectes sur le travail de nos deux services.

Quel point du Plan vous motive le plus?

CD: Je suis plus attirée par le projet des Communes pilotes ainsi que par les concepts plutôt techniques. Mais il est vrai que les projets éducatifs comme le Brevet du cycliste sont très intéressants et c'est de mon point de vue un maillon indispensable pour faire évoluer les mentalités.

EB: Je préfère les actions qui tendent à une amélioration des infrastructures. La Wallonie a un pas de géant à faire de ce point de vue pour redonner aux gens le goût de se déplacer à vélo. Il y a à la fois un enjeu évident de sécurité routière, mais également un changement de mentalité à opérer dans la manière de concevoir l'espace public.

10 Communes pilotes

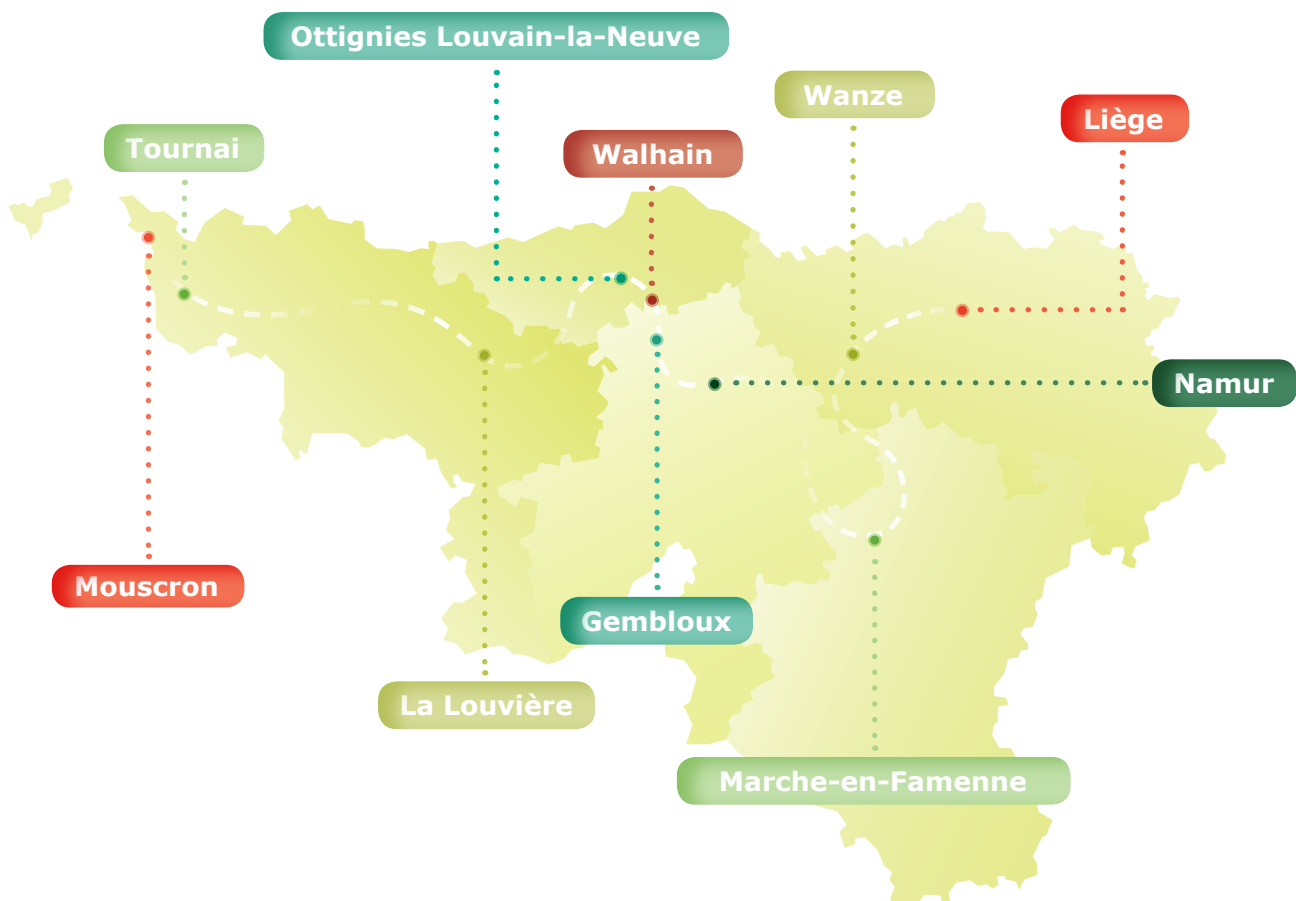
L'objectif principal du projet « Communes pilotes Wallonie cyclable » est de concentrer différents moyens pour faire de quelques villes et communes des laboratoires et des vitrines du développement du vélo en Wallonie.

Après un appel à candidature en 2010 et la réalisation d'un Plan Communal Cyclable en 2011, les premiers projets ont commencé à se mettre en place dans les dix communes pilotes sélectionnées. En mars 2012, de nouveaux programmes d'actions ont été présentés au Comité d'accompagnement des Communes pilotes, qui ont évalué la pertinence de chacune des mesures proposées. Celles-ci couvrent autant le domaine des infrastructures que celui de la sensibilisation et de la communication.

Des réunions plénières relatives aux projets d'infrastructures ont ensuite été menées au sein des Communes, permettant de s'orienter vers les aménagements les plus opportuns et exemplatifs. D'autres projets ont été menés

en parallèle afin de sensibiliser la population à la pratique du vélo et de communiquer sur les nouvelles initiatives liées au Plan Wallonie cyclable dans les communes.

Mais au-delà des projets proprement dits, c'est maintenant une nouvelle transversalité qui s'est instaurée dans ces communes : les services des travaux et les spécialistes de la mobilité échangent, interagissent et communiquent désormais avec dynamisme sur les différentes réalisations de leur commune.



Gembloux, Thomas Verbeeren (CeM)

Gravillons, bris de verre... Les déchets s'invitent souvent sur les pistes cyclables, gênant le cheminement quotidien des cyclistes et repoussant les usagers potentiels. Convaincue que l'entretien du réseau est une dimension fondamentale d'une politique cyclable, la Ville de Gembloux a engagé un ouvrier qui travaillera spécifiquement sur cette problématique. De plus, un premier tronçon de la liaison entre Gembloux et Grand Leez a également été

aménagé, afin de répondre aux attentes des cyclistes d'utiliser des chemins sécurisés et de qualité.

L'année 2012 a aussi vu la réalisation d'une action pilote de remise en selle à destination d'un public précarisé (un véritable succès). Il a aussi été décidé d'augmenter les places de parking vélos dans les bâtiments publics et privés de plus de 200 unités.



La Louvière, Pascaline Gilson (CeM)

La Louvière a choisi de se constituer un socle solide basé sur l'implication des forces vives et une diversification des compétences. C'est pourquoi la commune a procédé à l'engagement d'un Monsieur Vélo, véritable chef d'orchestre des nombreuses actions actuelles et futures qu'il faudra mener à La Louvière. Du côté de la sensibilisation, les initiatives entreprises en 2012 se sont concentrées sur le milieu scolaire, mais des journées de « mise en selle » intergénérationnelles et touchant tous les secteurs ont eu lieu dans les maisons de quartiers, les structures d'accueil pour personnes handicapées et les ASBL actives dans l'insertion professionnelle...

L'élaboration des projets d'infrastructure a quant à elle pu se réaliser en étroite collaboration avec les services techniques, qui sont devenus de véritables acteurs de la mise en œuvre de la politique cyclable, et plus uniquement de simples intervenants.



Cette collaboration a permis de lancer plusieurs mesures du programme d'action de la Ville : les aménagements en cours de concrétisation permettront la sécurisation presque complète de l'itinéraire cyclable Nord-Sud de la Ville tout en valorisant les aménagements réalisés entre 2006 et 2010 (tels que la voie verte de la ligne vicinale 90).

Conformément à son Plan Communal Cyclable voté à l'unanimité, la Ville de Liège a poursuivi la mise en œuvre de son réseau cyclable structurant, et les budgets pour la réalisation de trois axes centraux ont été engagés en 2012. Ces axes totalisent près de 3 km d'aménagements cyclables et serviront à connecter la rive gauche et la rive droite de la Meuse.

- Axe Opéra – Amercoeur;
- Axe Avroy – Gretry;
- Axe Pont Maghin – Pont de Bressoux.

Parallèlement, la Ville de Liège et le TEC ont pris un accord afin d'ouvrir 7 kilomètres de bandes bus aux vélos. La Ville a également aménagé une piste cyclable sur le Boulevard de la Sauvenière en supprimant une bande de circulation. Un choix ambitieux, permettant d'accorder une vraie place aux cyclistes sur les itinéraires les plus empruntés.

C'est une manière de réduire la capacité offerte aux voitures dans un centre-ville qui accueillera un jour un tout nouveau moyen de transport financé par la Wallonie : le tram.



Les cyclistes hésitants peuvent monter en selle ! Trois liaisons supplémentaires sont maintenant sécurisées dans la commune de Marche-en-Famenne :

- Le Boulevard Urbain, véritable colonne vertébrale du réseau communal cyclable et qui comprend désormais un aménagement spécifique en faveur des modes doux ;
- La réalisation d'une piste bidirectionnelle le long de l'avenue de France vers Marloie ;
- L'installation d'une liaison cyclo-piétonne entre Marche et Aye, comprenant notamment une piste bidirectionnelle tout le long de la rue de Vivier, route très fréquentée permettant d'accéder à l'hôpital.

Pour ceux qui voudraient débiter par une balade, le réseau de voies lentes du Pays de Famenne est désormais opérationnel sur tout le territoire de Marche, alors que les travaux du projet de placement d'abris vélos aux pôles principaux sont en cours de finalisation.



> 10 Communes pilotes

Mouscron, Nathalie Blancke (CeM)



avant



après

« Mouscron, commune cyclable », c'est ce qu'on peut lire sur les totems placés en entrée de ville. Une politique aussi assumée sur le terrain, avec la réalisation de nombreux chantiers visant la continuité du réseau et l'entretien des installations existantes. Plusieurs aménagements ont déjà vu le jour : il s'agit par exemple de la généralisation progressive des SUL ainsi que de la réalisation de plusieurs pistes cyclables, mais aussi de la pose d'abris pour bicyclettes et de range-vélos fixes.

Outre ces mesures relevant de l'infrastructure, des actions de promotion du vélo ont eu lieu dans la commune via la diffusion de matériel (casques, éclairages, kits de réparation...) et la mise en ligne d'un site web vélo. Des décisions ont aussi été prises pour garantir la sécurité des cyclistes grâce à un éclairage public de qualité. Et puisqu'elle ne recule devant rien, Mouscron s'attaque maintenant à la sécurisation de la Chaussée du Risquons-Tout.

Namur, Catherine Noël (CeM)

Namur poursuit sa politique de mobilité, visant le partage de l'espace public pour les différents modes de déplacement. Alimentée par de nombreuses études, la mise en œuvre des projets d'infrastructure se réalise petit à petit : la zone 30 du centre Ville est étendue dans certains quartiers périphériques, un chantier va être réalisé sur le Boulevard d'Herbatte et la transformation des sens uniques en SUL (sens uniques limités) est bientôt finalisée. Ce sont autant de réalisations qui vont permettre d'améliorer la cyclabilité du territoire.

Autres éléments forts : la mise à disposition de vélos en libre-service. Appelé « Li Bia Vélo », ce système bien connu des grandes villes rencontre un vif succès à Namur et offre une meilleure visibilité aux cyclistes et au vélo. De plus, un abonnement gratuit d'un an a été offert pour les jeunes entrants dans leur 18ème année en 2012, afin qu'ils puissent tester le système « Li Bia Vélo ».

Namur a aussi fait le choix de favoriser le vélo à assistance électrique au sein de la commune en permettant à certains habitants d'obtenir une prime à l'achat.



L'aménagement d'une liaison sécurisée sur l'avenue des Combattants est un des points forts de 2012, améliorant la connexion avec la gare d'Ottignies et les déplacements vers Louvain-la-Neuve. Divers travaux ont aussi été entamés sur l'axe Ottignies-Mousty-Limoges, notamment par une mise en sens unique et la pose de chevrons. La liaison entre Ottignies et Wavre a de plus été rénovée en remplaçant le cheminement en dolomie par un aménagement en béton.



Par ailleurs, la commune d'Ottignies Louvain-la-Neuve a aussi mené plusieurs actions de sensibilisation envers la population : tous les habitants ont reçu une carte du réseau cyclable communal, représentant les connexions et aménagements existants; et une vingtaine de personnes ont assisté à la formation « j'y vais à vélo », organisée en collaboration avec la cellule de développement communautaire qui travaille principalement dans les quartiers sociaux. Une belle manière d'offrir des solutions concrètes aux citoyens.

La Ville de Tournai poursuit son intention de rendre les quais à la mobilité active : le but final est d'y développer des pistes cyclables tout en rationalisant le stationnement des voitures. En parallèle, la réflexion sur les priorités d'aménagements continue d'évoluer, tout comme les stratégies d'élaboration et de mise en œuvre d'un plan de développement des contresens cyclables. Cette première année en tant que Commune pilote a permis à Tournai de participer à des événements majeurs et de mettre l'accent sur la promotion du vélo comme mode de déplacement quotidien : la remise officielle des Brevets du Cycliste, la participation au Beau Vélo de RAVeL, l'accueil de l'arrivée du Tour de France et l'opération « A vélo au Boulot » ont remporté un franc succès. La sensibilisation des enfants reste cependant une priorité de la Ville, puisque 500 élèves du primaire passent leur Brevet du Cycliste chaque année.



> 10 Communes pilotes

Walhain, Brigitte Maroy (CeM)



Conception d'une campagne de sensibilisation, récupération de vélos au parc à conteneurs, réparation de vélos dans les écoles, grande journée de la mobilité « Spéciale vélo » : voilà un beau panel d'actions menées par Walhain en 2012.

La commune a également expérimenté des marquages d'un nouveau genre en Wallonie sur certaines routes de liaison entre les villages (Voies centrales banalisées). L'étude a été finalisée et les conclusions sont reprises sur une fiche thématique qui sera téléchargeable sur le site des Pouvoirs locaux. L'objectif est à présent de proposer une modification du Code de la route pour intégrer un nouveau marquage de voirie en faveur des déplacements doux.

Beaucoup de réflexions ont été entamées pour essayer de rendre les voiries communales plus attractives pour les deux-roues. Walhain possède de nombreux atouts à la pratique du vélo, tels qu'un relief plat et des pôles d'intérêts rapprochés, et la Commune compte bien en profiter.

Wanze, Dominique Lovens (CeM)

Stationner son vélo en toute sécurité et hors intempéries est un besoin fondamental des cyclistes. A Wanze, le sujet n'est pas pris à la légère puisque 382 places sont aujourd'hui implantées au sein des pôles d'attraction et sur l'ensemble du territoire : écoles, centres sportifs, salles communales, etc. La promotion du vélo a également été intensifiée, notamment lors du salon du développement durable et de la mobilité organisé en septembre 2012. Petits et grands ont découvert leur commune lors de promenades guidées à vélo, mais aussi grâce à des essais de vélos à assistance électrique, en participant à une bourse aux vélos, un atelier de réparation, des animations, des circuits d'initiation au vélo pour les enfants... Petit à petit, le plan communal cyclable de Wanze se met en place grâce à l'efficacité des agents qui participent à ce projet, mais aussi à la visibilité des actions entreprises dans la commune.





Nathalie Blancke

3 questions à Nathalie Blancke

CeM de la ville de Mouscron

Quels sont les enjeux de Mouscron comme ville cyclable ?

Notre commune, frontalière avec la Flandre, possède un bon taux de cyclistes en Wallonie et, au regard de notre réalité géographique, nous disposons d'un potentiel important de futurs utilisateurs. Reste à les convaincre ! Pour y parvenir, notre objectif principal est de sécuriser les itinéraires : créer des liaisons entre les différentes agglomérations, faciliter la circulation au cœur des entités, assurer plus de visibilité aux cyclistes sur la voirie...

Quel est l'avenir du plan et des actions qui vont être entreprises à Mouscron ?

Dans un premier temps, plusieurs aménagements verront le jour : création de pistes cyclables, garantie de continuité d'itinéraires, suppression de points noirs, éclairage de tronçons, signalisation des nouveaux itinéraires, entretien des itinéraires existants, pose de totems « Mouscron, Commune Cyclable » aux entrées de ville... Dans un second temps, une campagne de communication sera mise en place afin d'attirer plus de citoyens vers le vélo. A ce titre, le site Internet www.velomouscron.be est en ligne.

Comment se passe la mise en œuvre du Plan pour les agents qui y travaillent ?

La conception des projets est une réelle collaboration entre les agents, tous formés en tant que Conseillers en Mobilité (Service Mobilité, Service Voirie et Police Locale). La transversalité « usagers, techniciens et politiques » est, quant à elle, assurée via le Conseil Consultatif Communal Vélo créé lors de l'élaboration de notre PCC.

Voyage d'étude aux Pays-Bas

Les 18 et 19 octobre 2012, les agents communaux des Communes pilotes ont participé à un voyage d'étude afin de pouvoir apprendre des bonnes pratiques hollandaises en matière de vélo. Impressionnés, les agents ont décidé de s'inspirer de ces exemples pour que rouler à vélo en Wallonie devienne véritablement un moment de plaisir.



Aux Pays-Bas, la qualité des infrastructures dédiées au vélo est impressionnante, un succès qui est dû en grande partie à l'implication des instances politiques dans le développement du vélo. En effet, des moyens importants sont débloqués chaque année dans le but de favoriser l'usage des modes doux et la mobilité en général. Concrètement, cela se traduit par des infrastructures de qualité, une cohabitation harmonieuse des différents modes de déplacement et une nouvelle notion de sensibilisation des usagers : faire du vélo pour le plaisir.

Des infrastructures de qualité

Les aménagements sont non seulement de qualité, mais aussi précisément pensés pour le confort et la sécurité des cyclistes : des bordures abaissées, des ronds-points et des tourne-à-gauche prioritaires pour les deux-roues, des « rues cyclables » qui offrent la priorité aux vélos (les voitures y roulent au pas), des feux de signalisation adaptés aux cyclistes, un balisage uniforme où les bandes cyclables suggérées sont colorées... Bref, de quoi se permettre de se balader à deux roues en toute sécurité.

Ces divers aménagements de voirie sont entièrement pensés pour le confort et l'usage quotidien de la bicyclette, afin de permettre au cycliste d'effectuer un trajet continu en minimisant les dépenses énergétiques (moins d'arrêts, de ralentissement, de redémarrage). De plus, les villes hollandaises regorgent de

parkings pour répondre à la demande sans cesse grandissante des usagers, et offrent une multitude de services tels que des bornes de rechargement électrique, des ateliers de réparation, une consigne, des locations de poussettes pour les enfants...

La cohabitation harmonieuse des différents modes de déplacement

Vu le nombre important de personnes qui enfourchent chaque jour leur vélo pour se déplacer, on peut observer une réelle différence entre les mentalités des conducteurs belges et hollandais. Les échanges sont plus paisibles, puisque plus fréquents, et chacun adapte son mode de conduite sans grincements de dents. Et comme chacun est habitué au partage de la route, la sécurité en est elle-même renforcée.

Quand rouler à vélo redevient un plaisir

Le mot d'ordre de la communication axée autour du vélo est celui du « bien-être ». Fini les prises de parole moralisatrices sur les bienfaits de la bicyclette pour la santé, le portefeuille ou l'environnement. Les hollandais enfourchent leur vélo parce qu'ils en ont envie, par plaisir. Les pistes cyclables sont faites pour rouler à deux de front, de manière conviviale, pour des résultats surprenants : sur les vélos, on retrouve des personnes de tous les âges et de tous les horizons. Car aux Pays-Bas, la bicyclette, ce n'est même pas ringard...

Les cyclistes quotidiens dans le Plan



Luc Goffinet

3 questions à Luc Goffinet

Représentant des cyclistes quotidiens et de leur ASBL, le GRACQ

Que pensez-vous du Plan Wallonie cyclable et de l'équipe qui le met en œuvre ?

Ce projet est ce qu'il manquait à la Wallonie : un vrai plan vélo. Bruxelles et la Flandre en avaient déjà un depuis longtemps. Et nous avons désormais une équipe de fonctionnaires régionaux avec qui l'on peut collaborer.

A quels niveaux se situent les représentants du GRACQ ?

Au niveau de la Région, je suis la personne de référence principale pour l'ASBL. Dans les communes wallonnes par contre, ce sont nos bénévoles qui interviennent pour le GRACQ. Ils siègent dans les comités vélo communaux, rencontrent et dialoguent avec leurs autorités locales. Ils organisent aussi des actions de sensibilisation et de revendication au sein de leur commune.

Comment les représentants du GRACQ sont-ils impliqués dans le Plan Wallonie cyclable ?

Nous sommes associés à tous les groupes de travail créés dans le cadre de ce Plan : infrastructure, tourisme, intermodalité, évaluation, opérations de communication du type « Tous vélo-actifs ». Nous sommes donc consultés largement dans le cadre de la politique cyclable wallonne, au travers de réunions très variées.

Les cyclistes quotidiens ont voix au chapitre

Dans les communes, le « Comité Communal Consultatif Vélo » (CCCV) réunit au moins trois fois par an tous les intervenants de la politique cyclable de la commune. On retrouve autour de la table les échevins concernés et les différents services communaux qui traitent de l'urbanisme, des travaux et de la mobilité, mais aussi les services régionaux, les transports en commun (SNCB et TEC), les routes et les voies hydrauliques. A cela s'ajoute l'Institut Belge de Sécurité Routière (IBSR), la police et bien sûr les usagers, ces derniers étant représentés par le GRACQ, l'ASBL des « cyclistes quotidiens ».

Chaque commune pilote du Plan Wallonie cyclable a dû instaurer un CCCV afin que tous les projets vélos proposés par la commune soient validés par les différentes instances participantes. Pour toute la Wallonie, il y a une vingtaine de représentants des « cyclistes au quotidien » au sein de ces différentes commissions. Plus encore que d'être tenus informés sur l'état des travaux, leur rôle est avant tout consultatif : lors de ces commissions, le GRACQ formule ses remarques sur la conduite des projets en cours, et interpelle la commune sur les futures réalisations qui font débat chez les citoyens.

Le GRACQ participe à ces concertations de manière bénévole et donne son avis de « cycliste quotidien » avant que le projet ne soit entièrement finalisé. De quoi permettre à tout un chacun de profiter de l'expérience des usagers de la bicyclette.

Et même s'il arrive que ce rôle consultatif ne soit pas simple à assumer (difficile de se faire sans arrêt l'avocat du diable), le GRACQ se réjouit qu'un lien se forme avec les administrations, ainsi que de pouvoir contribuer efficacement au développement de la politique cyclable des communes.



Infrastructures

La qualité d'un aménagement cyclable



Pour qu'un aménagement cyclable puisse répondre parfaitement aux besoins de l'utilisateur, il doit répondre à plusieurs critères de qualité. Plusieurs étapes sont nécessaires avant l'aboutissement d'un projet, notamment : le choix de l'itinéraire et le choix de l'aménagement.

Le choix de l'itinéraire doit être parfaitement sécurisé, tout en permettant au cycliste d'effectuer un trajet rapide et confortable. Si cette première étape fait de plus en plus souvent l'objet d'une réflexion systématique, grâce aux Plans Communaux de Mobilité qui deviennent incontournables, des problèmes se posent régulièrement dans le choix du type d'aménagement. En effet, un bon nombre de contraintes administratives, politiques et économiques viennent alourdir ce procédé de sélection d'aménagement, faisant souvent oublier au gestionnaire de projet quel était le besoin initial d'une nouvelle infrastructure.

Un atelier réunissant les communes

Pour aider les dix communes pilotes dans cette étape cruciale de réflexion, un atelier technique a été organisé en 2012 par la Cellule Wallonie cyclable, en partenariat avec les consultants conviés à l'élaboration et la mise en œuvre des PCC jusque fin 2012 (ICEDD, Timenco, Pro Velo, Institut Belge de Sécurité Routière). Une journée entière a été consacrée à l'analyse de six cas particuliers, afin de favoriser la réflexion et les questionnements nécessaires à un choix éclairé d'aménagements cyclables décidés par les communes : un simple regard extérieur et neuf sur les projets a permis de remettre en question des solutions qui paraissaient évidentes et d'identifier des réponses plus adéquates. Une manière de rappeler aux participants les questions essentielles à se poser lorsqu'on est confronté à différentes alternatives en matière d'aménagement.

L'accompagnement et l'évaluation de l'IBSR

Pour certains projets prévus dans le programme d'action des communes pilotes, l'IBSR, le Service Public de Wallonie et la commune se rendent sur le terrain et analysent les conditions locales et les objectifs des projets. Sur base de cette concertation, différentes alternatives sont proposées afin qu'une solution optimale puisse être choisie.

Malgré tout, obtenir des aménagements de qualité reste une difficulté, que ce soit au niveau du respect des recommandations (telle que la largeur des pistes cyclables), de l'anticipation des détails d'exécution ou encore de la qualité de l'exécution. C'est pourquoi, parallèlement à sa mission d'accompagnement, l'IBSR effectuera également une évaluation des nouveaux itinéraires cyclables de certaines communes pilotes. Ces évaluations permettront d'avoir une vision objective du niveau de qualité des projets mis en œuvre, et de mettre en avant les exemples particulièrement réussis.

L'évaluation de l'IBSR sera effectuée grâce à un outil mis au point par le Fietserbond, l'ASBL représentant les cyclistes quotidiens de Flandre et de Bruxelles, et déjà utilisé dans ces deux Régions : le vélo-mesureur. Il permet d'évaluer la qualité, le confort et la sécurité des pistes cyclables grâce à un outil de mesure fixé sur un vélo, outil qui enregistre différentes données. Les données obtenues pourront être utilisées pour chiffrer le niveau de qualité de l'itinéraire analysé, via une grille d'évaluation prédéfinie. Cette grille sera adaptée aux conditions de mobilité rencontrées en Wallonie, et plus particulièrement aux situations de trafic mixte.



Les sens uniques limités (SUL)

Un sens unique limité permet aux cyclistes de rouler à contresens de la circulation autorisée pour les véhicules motorisés pour autant qu'une série de conditions soient rencontrées.

Si l'installation des SUL est permise sous certaines conditions depuis le 1er janvier 1991, elle est par contre devenue une obligation pour les gestionnaires de voiries depuis le 1er juillet 2004. Toute voie publique où la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 50 km/h et dont la largeur utile de la chaussée est d'au moins 3 mètres se doit d'être mise en sens unique limité (sauf si des raisons de sécurité s'y opposent).

La création de SUL permet aux cyclistes d'éviter de faire certains détours, mais aussi d'échapper aux rues ou aux carrefours très fréquentés, voire dangereux. Contrairement à l'idée reçue, le fait de rouler à contresens place le cycliste dans de meilleures conditions de sécurité : il peut établir un contact visuel avec le conducteur et percevra plus rapidement l'arrivée d'un véhicule en vis-à-vis, tout

en évitant les ouvertures de portières des voitures à l'arrêt qui sont un danger constant pour le cycliste.

Cependant, malgré ces points très positifs, certaines communes restent réticentes à transformer leurs rues à sens unique en SUL. Parmi les bons élèves, le travail de deux Communes pilotes « Wallonie cyclable » peut être souligné : il s'agit de Namur et de Tournai. En effet, même si ces villes présentaient déjà un pourcentage important de rues mises en SUL, elles ont profité des subsides qui leur ont été alloués dans le cadre du Plan Wallonie cyclable pour continuer leurs efforts en la matière. Si bien que d'ici quelques mois, après achèvement des derniers travaux prévus, la grande majorité de leur sens uniques auront été convertis en SUL.



- Itinéraire sans SUL
- Itinéraire avec SUL

Les nouveaux aménagements du RAVeL

Actuellement, on recense un total de 1320 km de voiries pour le Réseau Autonome des Voies Lentes, auxquelles il faut ajouter 200 km de pré-RAVeL et voies vertes communales, et 300 km de chaînons de liaison cyclable. Un réseau pour le moins impressionnant, et dont le maillage continue de s'étendre d'année en année.

Les travaux RAVeL finalisés en 2012

Plusieurs tronçons ont été réfectionnés ou construits au cours de l'année passée, permettant d'étendre le réseau des itinéraires cyclables tout en assurant constamment sa rénovation.

- Ligne 165A – Sainte-Cécile – Muno : réfection du revêtement et signalisation (8 km)
- Ligne 147 – Tronçon Perwez – Gare de Grand-Leez-Thorembais (4 km)
- Ligne 47 et ligne 46 – Neidingen – Lommersweiler – Steinebrück : asphaltage et sécurisation des carrefours
- Ligne 86 à Tourpes : rénovation d'un ouvrage d'art
- Ligne 47 – Oudler – Lengeler (Frontière Luxembourgeoise) : construction du RAVeL
- Deux tronçons de liaison ont été réalisés en site propre à Saint-Vith entre les Lignes 47 et 48.
- Ligne 48 – Kalterherberg – Raeren : construction du RAVeL (35 km)
- RAVeL entre Marche-en-Famenne et Hotton : création d'une liaison vers le centre sportif et culturel de Marche-en-Famenne



> Infrastructures

Les travaux RAVeL en cours de réalisation

- Mise en place de la signalisation directionnelle sur les Lignes du Borinage et la Ligne 86
- Ligne 48 – Waimès – Kalterherberg : construction du RAVeL (20 km)
- Ligne 156 – Chimay – Momignies : construction du RAVeL (14 km)
- Ligne 98 – Cuesmes – Quiévrain : construction du tronçon manquant entre Flénu et Warquignies
- Ligne 422 – Binche – Péronnes : la construction du RAVeL va permettre une liaison complète entre La Louvière et Binche
- Ligne 126 : liaison vers le centre de Ciney



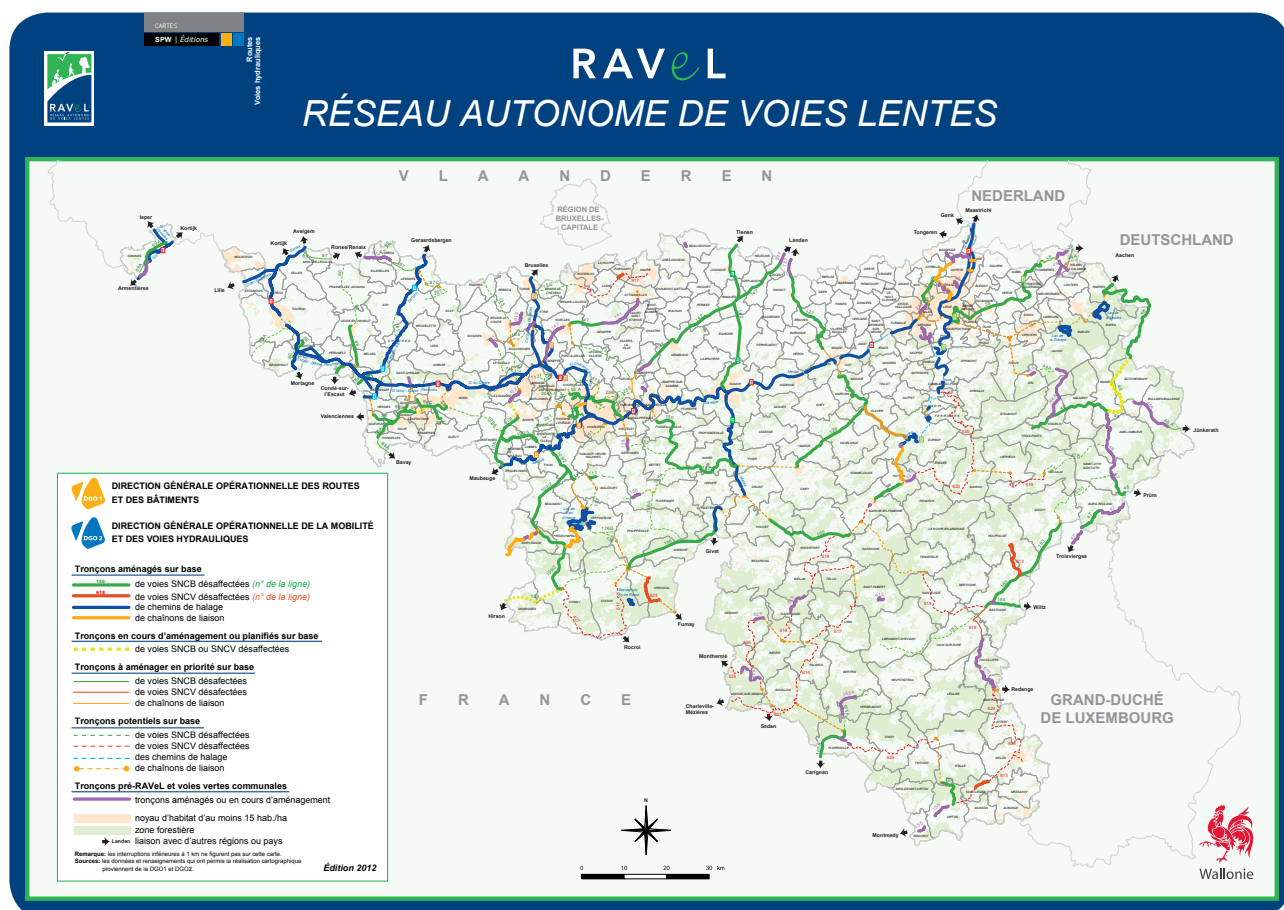
L'entretien du réseau par les communes et la Région

En Wallonie, presque toutes les communes concernées ont signé avec la Région la convention d'entretien de leurs anciennes lignes de chemins de fer devenues RAVeL. Elles assurent ainsi en partie le maintien de la qualité des itinéraires cyclables qui traversent leur territoire. D'une manière générale, on peut affirmer que ces itinéraires sont correctement entretenus par les communes.

En ce qui concerne les obligations qui découlent de cette convention, l'entretien ordinaire est pris en charge par les communes, alors que tout ce qui relève de l'entretien extraordinaire revient à la Région. Cet entretien extraordinaire comprend les réparations globales ou ponctuelles des ouvrages d'art, les réparations localisées du revêtement du site propre, l'entretien du marquage et de la signalisation sur certains carrefours et itinéraires.

La cartographie du RAVeL: un site internet interactif

A la recherche d'une information sur le RAVeL? Rendez-vous sur ravel.wallonie.be. Ce site internet permet d'explorer les itinéraires cyclables de Wallonie sous toutes les coutures: liste des itinéraires, découverte du RAVeL, publications, informations... Une carte interactive est même mise à la disposition du public, sur laquelle on peut désormais afficher les pré-RAVeL et les voies vertes, mais aussi prendre connaissance des incidents et des chantiers en cours. Le site essaie aussi de tenir à jour les itinéraires de déviations mis en place lorsque divers travaux sont effectués.



Intermodalité

Intermodalité bus-vélo : création d'une méthodologie

Alors que la voiture apparaît de moins en moins comme une solution de mobilité d'avenir, les alternatives gagnent en crédibilité. Les transports en commun acquièrent chaque année de nouveaux clients, tandis que le potentiel des modes actifs comme le vélo ou la marche grandit de plus en plus chaque jour. Ces éléments et la conjoncture actuelle permettent désormais à l'intermodalité de s'affirmer comme une solution durable aux problèmes de mobilité.

La SRWT a mené en 2012 une nouvelle étude afin de promouvoir la mobilité multimodale à partir des arrêts TEC de certaines lignes de bus-express (TEC Namur-Luxembourg et TEC Brabant Wallon). L'objectif général du projet est de faciliter l'accès aux arrêts de ces lignes au moyen des modes actifs et ce pour les voyageurs actuels et potentiels.

En termes opérationnels, il s'agit de proposer des aménagements et des outils d'information qui faciliteront et encourageront les déplacements piétons et vélos pour aller prendre le bus :

une analyse critique des arrêts existants et des conseils d'aménagement, des recherches d'itinéraires adaptés aux modes actifs, une cartographie des parcours...

La suite du projet prévoit maintenant une réalisation des fiches techniques de placement du matériel d'information et de balisage, ainsi qu'un appel d'offre pour la création des supports de communication entourant ce projet novateur.





Lucie Gerardy

3 questions à Lucie Gerardy

Madame Vélo, Ingénieur à la direction des routes de Liège

Comment se passe la mise en œuvre de votre plan cyclable pour les agents qui y travaillent? Y-a-t'il une transversalité entre les services de la mobilité et des travaux?

La mise en œuvre du plan cyclable de Liège est réalisée par la Ville, en association avec les associations représentant les usagers, le groupe TEC, le SPW, etc. Je pense qu'il y a une bonne transversalité entre les services et que chacun essaie de mettre son grain de sel pour faire avancer les choses.

Quelle est l'intégration du tram dans ce plan?

Le projet de tram à Liège est bien entendu pris en compte dans le plan cyclable de Liège. En effet, un des axes structurant du plan communal cyclable (Axe Sclessin – Guillemins – Centre Ville – Saint-Léonard – Herstal) suit le tracé du futur tram. L'intégration des cyclistes sur cet axe devrait donc bien évidemment être pris en compte.

Que pensez-vous de la combinaison tram-vélo?

Cette association entre le vélo et le tram constitue, il me semble, un projet d'intermodalité important à développer. C'est une combinaison « sympathique et agréable d'usage », surtout pour l'utilisateur cycliste au quotidien qui utilise les transports en commun. Une intermodalité tram-vélo performante est une des solutions d'avenir pour les déplacements dans le centre de Liège : nous allons vers une meilleure mobilité, un environnement plus sain.

Quoi de neuf dans les Maisons des Cyclistes?



Présentes dans quatre gares de Wallonie (Ottignies, Liège-Guillemins, Mons et Namur), les Maisons des Cyclistes sont un noyau du développement du vélo. Chaque année voit son lot de petites nouveautés, toujours dans le but d'améliorer le confort de l'utilisateur :

- Contrôles et nettoyage journaliers des parkings des quatre gares de Wallonie attachées aux Maisons des Cyclistes.
- Actions de promotion de la sécurité en collaboration avec la Police et via divers affichages.
- Installation de nouveaux arceaux à la gare de Namur où les parkings sont désormais couverts.
- Suite à une fréquente saturation du parking de la gare d'Ottignies, le nombre de places disponibles a été augmenté.
- A Liège-Guillemins et Ottignies, ouverture de parkings à accès contrôlé, gérés par Pro Velo.



Ebike2station : combiner le vélo électrique et le train

Expérience pilote d'intermodalité



Ebike2station est un projet mené en collaboration par la SNCB-Holding, Inter-Environnement Wallonie et Pro Velo, afin de permettre à des navetteurs wallons de tenter une toute nouvelle expérience d'intermodalité : combiner l'utilisation d'un vélo à assistance électrique à leur abonnement de train.

Au final, ce sont seize personnes qui ont participé à cette aventure pour le moins particulière, depuis les gares d'Ottignies ou de Liège-Guillemins. Ces cobayes, qui devaient être des usagers assidus de la voiture, ont échangé pendant un an leur véhicule contre un vélo électrique afin de se rendre tous les jours à vélo jusqu'à leur gare de départ. Un accompagnement personnalisé leur a été offert durant toute cette période.

La contrepartie était minime, puisqu'il était juste demandé aux participants de faire un feed-back détaillé de leur vécu de l'opération « Ebike2station ».

Une belle initiative pour un pas de plus vers une intermodalité adaptée à tous les types d'usagers.

Le projet Ebike2station a levé les plus gros freins à l'utilisation du vélo pour les trajets domicile-gare, à savoir la possibilité de tester un vélo avant l'achat, l'assistance d'un moteur pour affronter les côtes et la sécurisation contre le vol en gare. Grâce au soutien de la SNCB-Holding, les nouveaux parkings sécurisés - dont l'installation a été avancée grâce au projet Ebike2station - bénéficient désormais à d'autres usagers. Cinq de ces néo-cyclistes ont du reprendre leur voiture pour des obligations personnelles, mais leurs remplaçants et les onze autres participants déclarent tous vouloir continuer à utiliser un vélo quotidiennement.

Ces nouveaux ambassadeurs du vélo défendront désormais mieux que personne cette solution de mobilité durable.



Marie-Christine Ledru

3 questions à Marie-Christine Ledru

Participante à l'expérience Ebike2station

Pourquoi avoir accepté de participer à l'opération Ebike2station ?

Je suis originaire d'un petit village du Hainaut où le vélo était un réel moyen de transport, car mes parents n'avaient pas de voiture. Maintenant j'habite sur les hauteurs de Liège, à Grivegnée, et je me suis toujours dit qu'un vélo électrique serait la solution pour pédaler jusque chez moi malgré le dénivelé. Dès que j'ai vu l'annonce pour Ebike2station, je me suis dit que l'expérience était faite pour moi !

Qu'avez-vous pensé de cette expérience ? Qu'a-t-elle changé dans votre vie ?

Je suis enchantée et véritablement conquise ! J'envisage clairement d'acquiescer un vélo à assistance électrique parce que ça me convient vraiment. Ça me maintient en forme, pas besoin de payer pour une salle de sport, et quelle différence pour le portefeuille ! Maintenant que je vois l'économie que le vélo me permet de faire, je suis d'autant plus motivée.

Ressentez-vous une évolution dans la pratique du vélo ?

Il y a clairement une remise en avant du vélo, mais les gens ne font pas encore le pas de le pratiquer. Souvent aussi, les automobilistes ne prennent pas encore assez conscience de la place du cycliste sur la route. Il faudrait que les gens puissent se rendre compte du plaisir que l'on a à reprendre son vélo pour effectuer ses trajets quotidiens.

Éducation

Un vélo pour dix ans



Nouveauté de cette année 2012, l'opération « un vélo pour dix ans » a conquis près de 60 enfants de Wallonie. Un bon départ pour ce projet, nominé au prix de l'économie sociale, qui permet de faire du neuf avec de l'ancien... pendant dix ans !



« Un vélo pour dix ans » est une opération de recyclage mise en place par l'HeureuxCyclage.be, le réseau des ateliers « mécanique vélo » et qui permet à un enfant d'acquérir un vélo adapté à sa taille et à ses besoins, et ce durant dix ans.

Pratiquement, l'enfant se rend dans l'un des cinq ateliers participant à l'opération (Auvellais, Chaudfontaine, Namur, Tournai, Wanze), signe un contrat accompagné par ses parents et repart avec un vélo pour 65 euros.

Un vélo qui grandit avec l'enfant car dès que le vélo devient trop petit ou ne répond plus à ses besoins, l'enfant retourne à l'atelier et choisit une autre bicyclette, ceci sans payer. A chaque changement effectué, l'enfant remet son ancien vélo en bon état pour que celui-ci puisse profiter à un autre (le coût des pièces neuves éventuelles reste cependant à charge de l'enfant). Les bicyclettes qui sont proposées sont des vélos de seconde main de qualité ayant été remis à neuf. Un recyclage plutôt enfantin qui permet de vivre la pratique du vélo durablement.



Sophie Floris

3 questions à Sophie Floris

Maman d'un enfant ayant participé à « Un vélo pour dix ans »

Pourquoi avoir choisi de participer à l'opération « Un vélo pour dix ans » ?

J'en ai entendu parler et le projet m'a tout de suite plu, le fait de pouvoir ré-utiliser des vélos bien souvent mis "à la casse" trop vite me semble bien être dans l'air du temps. J'aimais aussi l'idée de sortir de la spirale consummatrice de notre société actuelle qui nous pousse sans cesse à vouloir toujours du beau et du neuf.

Que pense votre enfant de cette expérience ?

Mon fils est super content, il a pu choisir lui-même son vélo. Je pense aussi que cela le responsabilise de se dire que son vélo servira à un autre enfant après lui ; il en prend d'autant plus soin !

Pensez-vous que cette initiative va aider à la pratique du vélo ?

Cette opération facilite en tous cas l'accès à un vélo en bon état de marche et adapté à la taille de l'enfant, et ce pour tous ! Il faudrait en parler plus !



Le Brevet du Cycliste

Une volonté d'intégrer les parents



Depuis plusieurs années, une réflexion est menée par le comité d'accompagnement du Brevet du Cycliste sur la manière d'associer les parents à ce projet tout en les sensibilisant à la problématique de la mobilité. L'objectif est de rassurer ces parents et de voir davantage d'enfants se rendre à l'école à vélo suite à leur passage de Brevet.

Lors des formations organisées dans les écoles, Pro Velo suggère depuis toujours aux enseignants de faire appel aux (grands-)parents pour encadrer les sorties en rue, afin d'accroître la sécurité et l'efficacité du travail, mais également afin que ces (grands-)parents prennent conscience de l'importance de la démarche pour leurs (petits-)enfants en termes d'automatisation et de développement personnel.

Depuis 2-3 ans, un accent fort est mis sur le travail de sensibilisation des parents :

- en 2011 : refonte du site Internet et mise en place d'un volet parents (FAQ), qui s'étoffe encore ;
- en 2012 : publication d'une brochure qui leur est destinée et qui est distribuée à tous les élèves participant ;
- en 2013 : concours Bike2school visant à mettre en selle ces parents ou au moins à ce qu'ils laissent aller leurs enfants seuls à l'école.

Le travail de réflexion se poursuit, mais le sujet de « remise en selle » des enfants reste délicat et il y a encore de nombreux progrès à faire avant que les mentalités parentales n'évoluent.

Focus « Pro Velo »

La formation des formateurs

Pro Velo

Dans le cadre du Brevet du Cycliste, Pro Velo et l'IBSR proposent à tous les enseignants de suivre des formations pour mieux appréhender les tenants et aboutissants d'une sortie à vélo encadrée. Ces formations permettent d'apprendre de manière individuelle comment guider et accompagner des enfants à vélo en situation réelle sur la route.

2 modules sont prévus :

- un module "initiation" - « Préparation et encadrement d'une sortie en groupe avec sa classe » - destiné aux enseignants qui entrent dans le projet du Brevet du Cycliste ;
- un module "perfectionnement" - « Amener vos élèves à l'autonomie dans la circulation » - destinés aux enseignants qui ont déjà participé à la formation « initiation » avec Pro Velo ou qui ont suivi les formateurs durant au moins une année et souhaitent maintenant permettre à leurs élèves d'acquérir de l'autonomie sur leur vélo.

Les formations s'organisent en 2 types :

- les formations "classiques", sur une base volontaire individuelle ;
- les formations "collectives", obligatoires, destinées aux enseignants du secondaire.

Au bout de 3 années d'encadrement, les équipes enseignantes et les communes deviennent progressivement autonomes. Elles peuvent toujours compter sur un suivi actif de Pro Velo, qui assure toujours le passage des tests en rue afin de garantir la cohérence du parcours.

Les futurs enseignants ne sont pas en reste puisqu'ils sont nombreux à être formés dans le cadre de leur formation pédagogique en hautes écoles, ce qui représente un formidable levier pour de futurs projets de véloéducation. De nombreux bénévoles, policiers et agents communaux suivent également une formation pour constituer des pôles locaux d'accompagnateurs et, dans certains cas, de formateurs pour le Brevet du Cycliste.

Promotion / Sensibilisation

Tous
vélo
actifs!

Tous vélo-actifs

« Tous vélo-actifs » est une opération de sensibilisation et de communication qui vise à promouvoir les déplacements domicile-travail à vélo. L'objectif est d'aider un certain nombre d'employeurs actifs sur le territoire wallon à mettre en place, pour leurs travailleurs, une politique de mobilité dédiée au vélo. A terme, ces employeurs deviendront ainsi des « modèles » pour d'autres entreprises et institutions.

Initiée au mois de mai 2012, l'opération se déroule, durant plusieurs mois, sur base d'un partenariat fort avec des entreprises et institutions volontaires : 18 entités représentant près de 75 000 salariés ou étudiants ont répondu présentes à l'appel lancé. Un réel succès qui n'était pas acquis d'avance, et qui est dès lors soutenu par des partenaires de la mobilité tels que l'Union Wallonne des Entreprises, les cellules syndicales de mobilité, Pro Velo, le GRACQ, la SRWT (groupe TEC), la SNCB Holding, JC Decaux (Li Bia Velo).

3 Wallons sur 4 seuls dans la voiture pour aller au boulot

L'opération « Tous vélo-actifs » est née d'un constat alarmant relatif aux déplacements domicile-travail, ajouté à la congestion grandissante du trafic sur nos axes routiers, et aux parcs automobiles désormais surchargés. Le stress et la frustration engendrés par ces trajets de plus en plus longs ont aussi été des facteurs décisifs quant à la volonté des entités pilotes de participer à l'opération « Tous vélo-actifs ».

De nombreuses actions

Pour inciter leurs travailleurs à prendre le vélo et créer les conditions d'une mise en selle durable, les entités ont pu mettre en place différents incitants comme une campagne de communication interne, la réalisation d'un mini-audit vélo, l'installation de parkings adaptés, l'octroi d'une indemnité vélo, l'organisation de conférences ou de séances d'information, la mise en place d'un « Friday bike day », des formations vélo trafic, le prêt de vélos de test...

La plate-forme de soutien « Tous vélo-actifs » aide les entités pilotes à promouvoir le vélo comme mode de transport crédible pour convaincre une partie de leurs travailleurs à l'adopter lors de leurs déplacements.

Les entités pilotes de l'opération « Tous vélo-actifs »

- 1) Association d'entreprises AxE 4.25
- 2) Belfius Banque
- 3) Clinique et Maternité Sainte-Elisabeth
- 4) Club des entreprises des Hauts-Sarts
- 5) Colruyt Group
- 6) Delhaize
- 7) Electrabel
- 8) Elia
- 9) Ethias
- 10) Forem
- 11) Gembloux Agro-Bio Tech - Ulg
- 12) GlaxoSmithKline Biologicals
- 13) Province de Namur
- 14) Saint-Gobain Sekurit
- 15) Service Public de Wallonie
- 16) Swift
- 17) ULG
- 18) UMONS





Fabienne Verlaine

3 questions à Fabienne Verlaine

Service communication interne de chez Ethias

En quoi a consisté votre participation à Tous vélo-actifs ?

La nouvelle démarche que nous avons entreprise pour participer à l'opération « Tous vélo-actifs » a apporté une nouvelle dynamique à la gestion de la mobilité des travailleurs. Mobilité à laquelle Ethias était déjà sensible dans sa démarche de responsabilité sociétale.

Quelle fut le point d'orgue de cette dynamique ?

Les Friday Bikeday. Voir 60 collègues venir à vélo chaque vendredi est une réussite en soi. Nous avons parcouru 25 000 km à vélo cet été, uniquement dans les déplacements domicile-travail.

Comment motiver le personnel à changer ses habitudes ?

Un parking vélo remis à neuf, des collègues qui discutent de l'itinéraire emprunté... Cela crée du lien et c'est sans doute la véritable clef du succès. Il faut aussi rendre cela attractif : un petit déjeuner copieux proposant des produits locaux et insister sur les points positifs du vélo au quotidien.



Luc Pire

3 questions à Luc Pire

Parrain de « Tous vélo-actifs » et éditeur

Pourquoi avoir accepté de devenir un des parrains de « Tous vélo-actifs » ?

Parce que je suis un cycliste quotidien depuis 1994, l'année à laquelle un ami montois membre du GRACQ m'a dit qu'il était possible de laisser un vélo à la Gare Centrale de Bruxelles en permanence, dans un endroit sécurisé (à l'époque la consigne à bagages). Depuis, je vais en vélo à la gare de Liège, puis je prends mon vélo « bruxellois » pour tous mes rendez-vous professionnels dans la capitale, et toujours en costume-cravate!

En quoi consiste votre rôle dans cette promotion du vélo ?

On m'a demandé d'apporter mon témoignage d'entrepreneur cycliste auprès d'entreprises participantes, ainsi que d'animer des débats lors d'une journée de workshop qui a eu lieu au mois de novembre.

Que pensez-vous du déroulement de cette action novatrice ?

J'ai trouvé extrêmement pertinent de la part des décideurs de consacrer un financement à coacher et accompagner des grandes et moyennes entreprises pour obtenir un impact réel auprès de nombreux travailleurs. J'ai pu vivre « en direct » les effets positifs de l'opération et j'ose espérer qu'il ne s'agira pas d'un « one-shot ». Il faut poursuivre l'effort sinon cela aura été de l'argent gaspillé. J'ajouterai que l'équipe organisatrice s'est révélée très professionnelle et aussi très "en phase" avec le projet. Ce fut un plaisir de travailler avec eux.

Ça roule au SPW, avec les nouveaux vélos de service

Dans le cadre de son Plan de déplacement d'entreprise (PDE), le Service Public de Wallonie s'est engagé à faire de la pratique du vélo une priorité. Pour atteindre cet objectif, il participe désormais à l'opération « Tous vélo-actifs » et mène, en parallèle, une première expérience pilote de vélos de service.

Depuis le jeudi 3 mai 2012, le SPW a lancé, en collaboration avec Pro Velo, une expérience pilote de vélos de service pour les travailleurs des bâtiments de Namur et de Jambes qui souhaitent se rendre à une réunion, de part et d'autre de la capitale wallonne. Ce sont, pour l'opération, pas moins de 5000 fonctionnaires qui ont ainsi été ciblés.

Chaque usager y trouve son compte, puisque, non seulement des vélos classiques sont disponibles, mais également des vélos pliants (faciles à emporter dans le bus ou dans le train) et des vélos à assistance électrique (VAE).

Le SPW propose aussi des chasubles et des casques, de même qu'un sac à dos convertible en sacoche, qu'il est possible d'accrocher sur le porte-bagages.

Les avantages de la pratique du vélo au quotidien ne sont plus à démontrer, mais certaines personnes pourraient encore ressentir un certain malaise à circuler au cœur du trafic. C'est pourquoi le SPW offre aussi à ses agents de suivre une formation permettant de maîtriser au mieux les règles de circulation qui s'appliquent aux cyclistes.





Tous à vélo au boulot



www.veloactif.be

Une action du Plan



WALLONIE

WALLONIE

WALLONIE

WALLONIE

WALLONIE

WALLONIE

WALLONIE

WALLONIE

Journée Tous à vélo au boulot

Afin de mettre en valeur l'opération « Tous vélo-actifs », le vendredi 21 septembre, pendant la Semaine de la Mobilité, a été choisi pour organiser une véritable journée « vélos admis » à travers toute la Wallonie.

L'objectif était de voir un maximum de cyclistes, quotidiens ou non, prendre leur vélo pour se rendre sur leur lieu de travail ou dans leur établissement scolaire.

Plusieurs communes, institutions, entreprises et écoles se sont mobilisées et ont encouragé leur personnel ou leurs élèves à s'inscrire dans le mouvement et, pourquoi pas, à poursuivre l'expérience par la suite. Elles ont donné une dimension conviviale à cette initiative, organisant un petit déjeuner, des lieux de rassemblement pour que les cyclistes puissent emprunter des itinéraires adaptés, un atelier de contrôle technique ou de réparation vélo...

En outre, le rendez-vous fut donné aux fans du vélo ce même 21 septembre à Namur, Commune pilote Wallonie cyclable, pour une grande fête du vélo. En plus de l'organisation du « Midi de la Mobilité », des animations ludiques ont célébré le vélo et ses adeptes acrobates à vélo dans les petites rues piétonnes du vieux Namur, musiciens embarqués dans des pousse-pousse, spectacles de rue et équipages insolites en deux roues... Le point d'orgue de cette journée « Tous à vélo au boulot » a eu lieu en fin de journée : les cyclistes, conviés à participer à un grand cortège vélo, ont sillonné les rues de la capitale wallonne avant de s'arrêter place Saint-Aubain pour écouter le concert rock du groupe « Great Moutain Fire ». Un concert typiquement cycliste puisque 80% de son électricité a été produite par une quarantaine de vélos : une première en Wallonie !



Le Beau Vélo de RAVeL

Une émission qui fait la part belle au vélo



Chaque samedi de l'été, la radio Vivacité organise l'émission phare « Le Beau Vélo de RAVeL » qui met à l'honneur le réseau autonome des voies lentes ainsi que la diversité de la culture wallonne. Des parcours cyclables sillonnent les communes de Wallonie et permettent aux familles, aux amateurs de vélo et aux sportifs confirmés de découvrir les trésors touristiques des régions visitées.

Cette année le Plan « Wallonie cyclable » a pris une part active au déroulement de cet événement incontournable de l'été.

Sur place, une distribution d'informations était assurée via un stand dédié au vélo en Wallonie. Le Service Public et ses partenaires ont aussi pris la parole sur la radio Vivacité tous les samedis pour expliquer les différents volets du Plan Wallonie cyclable.

La télévision s'est mise aux couleurs de « Wallonie cyclable », puisque l'émission télé du « Beau Vélo de RAVeL », diffusée tous les dimanches sur la RTBF, mettait en lumière les nouveautés du vélo en Wallonie.



Adrien Joveneau

3 questions à Adrien Joveneau

Présentateur de l'émission «Le Beau Vélo de RAVeL»

Que pensez-vous du Plan Wallonie cyclable ?

Ce plan est positif et important pour l'aménagement de nos communes. Plus celles-ci seront accessibles à vélo, plus les citoyens seront nombreux à délaisser leurs voitures au profit de leurs bicyclettes. C'est salubre pour fluidifier le trafic et rendre nos villes plus respirables, moins dangereuses et plus conviviales

Voyez-vous une évolution dans la qualité des aménagements cyclables que vous parcourez ?

Je vois une évolution mais il reste du pain sur la planche : quand je me balade au nord du pays ou en Scandinavie, je suis impressionné par le nombre de deux roues à la sortie des gares, par les enfants qui vont à l'école à vélo, par les cadres en costume qui vont au bureau à bicyclette. Ce n'est pas parce qu'ils sont plus courageux que nous, c'est simplement parce que les aménagements cyclables sont plus développés (bon, le relief n'y est pas pour rien...)

Comment voyez-vous l'avenir du vélo ?

Je promets un très bel avenir à la bicyclette. La crise est passée par là et vu l'augmentation du prix des produits pétroliers, nous serons de plus en plus nombreux à devoir l'utiliser, de gré ou de force...Mais de toutes façons pour le plaisir, car le vélo, c'est aussi et surtout bon pour le moral et la santé!



Chemins du Rail

Fondée à Namur en 1996, l'asbl Chemins du Rail s'attache à la préservation et à la mise en valeur des anciennes lignes ferroviaires et vicinales et à leur transformation en voies vertes pour tous les usagers non motorisés : piétons, cyclistes, cavaliers, personnes à mobilité réduite, rollers... L'association encourage également la sauvegarde du patrimoine ferroviaire tel que les balises, les signaux, les bornes, les tunnels et les gares.

Afin d'atteindre cet objectif ambitieux, l'asbl Chemins du Rail publie un bulletin trimestriel, organise des balades et des voyages, gère un centre de documentation (plus de six mille ouvrages répertoriés) et délivre des conseils techniques. De plus, un impressionnant travail d'inventaire et de repérages des anciennes lignes transformées en voies vertes a été effectué grâce à l'association. Il a permis la création d'une base de données pour que le citoyen puisse retrouver facilement d'autres itinéraires pour ses déplacements non motorisés.

Une autre priorité de l'asbl Chemins du Rail est aussi d'assurer la promotion des déplacements vers les voies lentes via le réseau du rail. Une rubrique spéciale intitulée « De la gare au RAVeL » a donc été créée sur le site internet de l'association afin de favoriser davantage l'intermodalité et permettre aux utilisateurs du RAVeL de rejoindre la voie verte depuis une gare en service.



> CONTACTS



Direction Générale Opérationnelle des Routes et des Bâtiments

Département des Infrastructures subsidiées

Direction des Déplacements doux et des Partenariats communaux (DGO1.71)

Boulevard du Nord, 8 - 5000 NAMUR

> **Contact:** Chantal JACOBS, Manager Vélo régional
Directrice, coordinatrice de la Politique régionale Vélo
et du Plan Wallonie cyclable: 081/77 33 66



Direction Générale Opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques

Département de la Stratégie de la Mobilité

Direction de la Planification de la Mobilité (DGO2.11)

Boulevard du Nord, 8 - 5000 NAMUR

> **Contact:** Charlotte DALLEMAGNE, Attachée,
coordinatrice du Plan Wallonie cyclable: 081/77 31 34



Ont participé à l'élaboration et à la relecture de ce rapport:

Alice Gobiet (DGO2)
Céline Fecci (DGO2)
Charlotte Dallemagne (DGO2)
Chantal Jacobs (Manager Vélo régional - DGO1)
Elodie Bizet (DGO1)
François Leruth (DGO1)
Grazia Puma (DGO1)
Isabelle Dullaert (DGO1)
Lucie Gerardy (Madame vélo - DGO1)
Michel Destrée (Cabinet du Ministre Philippe Henry)
Jean-Pol Delory (Cabinet du Ministre Paul Furlan)
Sébastien Deschamps (Cabinet du Ministre Carlo Di Antonio)
Nathalie Blancke (Ville de Mouscron)
Luc Goffinet (GRACQ)
Fabienne Verlaïne (Ethias)
Adrien Joveneau (RTBF)
Marie-Christine Ledru
Sophie Floris

Éditeur responsable:

Dirk De Smet, Directeur général (DGO1)
Yvon Loyaerts, Directeur général (DGO2)

Impression:

Photos:

©SPW • ©Pro Velo • ©Clepsydre
©GRACQ • ©Chemin du Rail
©l'HeureuxCyclage.be • ©IEW

SPW | Éditions, bilans et perspectives

Numéro vert du SPW: 0800/ 11 901
www.wallonie.be
Dépôt légal:
juin 2013



**Depuis 2010 et grâce au Plan Wallonie cyclable,
la Wallonie mène une politique intégrée
de développement de l'usage du vélo.**

**Ce deuxième rapport annuel d'activités fait le point
sur les nombreuses actions menées en 2012.**

Ce document est téléchargeable sur :

mobilite.wallonie.be