

WaCyNews

Wallonie cyclable

décembre 2016 • N°10

A la une

- Les Labels vélo-actifs

● Focus

- Quoi de neuf dans les communes pilotes ?
- Un toit pour mon vélo
- Le vélo à l'école avec la FRSEL

● Les 4^e labels vélo-actifs

● Le saviez-vous ?

● Nouveautés



Wallonie



Des voies lentes aux voies express ?

La Wallonie est célèbre pour son Réseau Autonome de Voies Lentes (RAVeL), qui permet de cheminer tranquillement à travers les villes et les campagnes. Mais ce partage indolent de chemins réservés, qui requiert une lenteur bienveillante, permet-il de rendre le vélo compétitif au quotidien par rapport aux modes de déplacement motorisés ? Les nouveaux vélos électriques ou de simples vélos sportifs, sont-ils les bienvenus sur ces voies lentes ? Pas sûr si l'on veut préserver la quiétude des piétons... surtout en ville où ceux-ci se font nombreux.

D'autres régions d'Europe ont tranché : un réseau de voies express vélo, distinct des voies vertes, est nécessaire pour aller chercher des navetteurs à 15 km de leur lieu de travail. Ainsi des « cycling highways », « fietsnelwegen », « radschnellwegen » apparaissent aux Pays-Bas, au Danemark, en Allemagne. La Flandre prévoit elle un réseau de 2 400 km de voies rapides pour relier ses villes à vélo.

Bruxelles et sa périphérie se sont dotées elles aussi depuis 2012 d'un ambitieux plan « RER vélo ». Un maillon est déjà bien avancé : la liaison depuis Leuven, qui enregistre une fréquentation journalière oscillant entre 650 et 1 200 passages, et des trajets moyens de 18 km !

Et en Wallonie ? L'opportunité d'utiliser les voiries de service des chantiers RER (à l'arrêt entre Ottignies et Bruxelles) marque un début de prise de conscience qu'il existe une demande pour des axes vélos rapides et performants. Une demande qui va certainement s'amplifier à l'avenir et à laquelle il faut réfléchir dès à présent, sereinement...

Luc Stoffinet

Dossier complet du GRACQ sur ce sujet :
http://www.gracq.org/sites/default/ancien/uploads/DOSSIERS/2016_VoiesExpress.pdf

Le saviez-vous ? • Le saviez-vous ? • Le saviez-vous ? • Le savi

Dans la loi, les speed pedelecs sont assimilés aux cyclomoteurs

Développant une puissance de 1 000 à 4 000 watts et pouvant atteindre une vitesse de 45 km/h (l'assistance électrique au pédalage ne se coupe pas à 25 km/h), la gamme rapide des vélos à assistance électrique appelés « speed pedelecs », encore peu nombreux en Wallonie, fait aujourd'hui l'objet d'une réglementation spécifique. En effet, depuis le 1^{er} octobre 2016, un arrêté royal impose à leurs utilisateurs :

- d'être âgés de 16 ans minimum
- de porter obligatoirement un casque vélo ou un casque de cyclomoteur
- de posséder un permis de conduire AM (cyclomoteur) ou B (voiture)
- d'être assuré si l'assistance au pédalage et le moteur fonctionnent de manière autonome
- d'être immatriculé
- de posséder un certificat de conformité
- de respecter les règles de circulation des cyclomoteurs

Plus d'infos :

http://mobilit.belgium.be/fr/circulationroutiere/legislation_et_reglementation/faq_velos_electriques

A la une: Les Labels vélo-actifs

La Wallonie a décerné ses 4^e labels vélo-actifs !

Depuis quatre ans, les entreprises, administrations, organismes, hôpitaux, universités qui bénéficient du soutien de « Tous vélo-actifs » pour promouvoir auprès de leur personnel les déplacements domicile-travail à vélo peuvent recevoir un label officiel qui établit leur niveau d'implémentation d'une politique d'encouragement du vélo.

Pour ce faire, la Wallonie a chargé l'ASBL Pro Velo d'auditer les entreprises qui le souhaitent sur la base d'un certain nombre de critères qui sont reconnus comme ayant un impact positif sur le développement du vélo au sein d'une structure. Ce sont les infrastructures et les équipements proposés (parkings vélo sûrs et confortables, vestiaires et douches, vélos de service ou vélo de société...), les actions de sensibilisation et d'information (des pages web dédiées à la mobilité, des cartes d'itinéraires pour rejoindre la société, des informations mobilité à l'engagement de nouveaux collaborateurs...), des actions pour mettre en selle de nouveaux cyclistes (bike coaching, formations à vélo dans le trafic, balades vélos...), des actions pour fidéliser les cyclistes déjà présents dans l'entreprise (check-up vélo offert, remboursement de l'indemnité vélo...),

des mesures pour ancrer la politique vélo dans l'entreprise (nomination d'un coordinateur mobilité, relais auprès des autorités locales et régionales ou auprès d'autres opérateurs de mobilité des besoins en infrastructures d'accès au site...) et bien entendu le pourcentage de cyclistes que compte l'entité eu égard à son potentiel cycliste (les employés habitant dans un rayon de 5 km).

Tous ces critères permettent d'obtenir des points et le nombre de points additionnés conduit à l'obtention de 0 à 5 étoiles au label vélo-actif.

C'est la quatrième année que la Wallonie octroie le label et au fil du temps, les résultats globaux progressent : aujourd'hui, sur 25 entités labellisées, 4 ont atteint le maximum de 5 étoiles et 12 ont 4 étoiles, soit une moyenne de 3,5 étoiles contre 1,6 étoile en 2013 !

L'objectif du label est d'aider les entités à développer leur politique vélo, de susciter l'envie de progresser, de récompenser les efforts fournis et de créer l'émulation entre les entreprises. Au vu des résultats, il semble que les objectifs aient été rencontrés. Les témoignages qui suivent en attestent aussi !



Interview: Tous vélo-actifs

Charles-Etienne Jamme
Mobility Manager volontaire
chez SWIFT



Fabienne Verlaine
Coordinatrice mobilité douce
chez Ethias



Nous utilisons le label « vélo actif » dans notre communication interne, sur nos réseaux sociaux et il apparaît en bonne place dans nos rapports en matière de responsabilité sociétale, une démarche très importante chez Ethias. Le label, c'est aussi le moyen de remercier tous nos cyclistes et les services qui sont intervenus pour encourager chez nous la mobilité douce (le service logistique, la communication...).

L'engagement d'Ethias dans Tous vélo-actifs et l'octroi du label ont été déterminants pour passer d'une démarche mobilité embryonnaire à une véritable politique en la matière, d'abord au siège régional wallon, mais maintenant aussi en Flandre et dans l'ensemble de nos succursales.

Le label de cette année va me permettre d'argumenter auprès de ma direction pour tenter d'obtenir de nouvelles avancées pour les cyclistes.

Hugues Ronsse
Sustainability Program Director
chez IBA



Chez IBA, le label vélo-actif donne une impulsion. C'est, pour l'équipe chargée des projets de mobilité, un outil de progression plutôt qu'une finalité en soi. La culture de leader est très forte chez nous. Lorsque nous nous engageons dans un projet, nous voulons bien faire les choses, être à la pointe et donner l'exemple. Le label est donc intéressant à ce niveau-là: il nous pousse dans le dos! En terme de recrutement de personnel, c'est aussi un plus: le label apporte la preuve que nous sommes à la pointe en matière de mobilité et c'est un facteur attractif.

Le label vélo-actif, c'est une reconnaissance par un audit et par une instance officielle – en l'occurrence la Wallonie – du travail que nous avons accomplis en matière de mobilité. Pour SWIFT, c'est quelque chose d'important.

En outre, grâce à ce label, le travail que nous faisons à quelques-uns au sein de l'entreprise pour promouvoir le vélo a gagné en visibilité: lors du dernier audit de «Tous vélo-actifs», nous étions six autour de la table ! La démarche a pris de l'importance au sein de l'entreprise et dépasse aujourd'hui la seule problématique du vélo.

Je crois aussi beaucoup à la valeur d'exemple que procure le label parmi les entreprises vélo-actives: il n'y a qu'à voir la progression en nombre d'étoiles de celles-ci pour s'en convaincre, mais aussi les demandes et conseils que nous avons maintenant régulièrement d'autres entreprises.

Claudio Abiuso
Directeur de la Clinique Sainte
Elisabeth à Heusy (CHC)



Au CHC, nous avons l'envie, l'équipe et le dynamisme pour mener une politique en faveur du vélo et plus largement en faveur d'une mobilité alternative. Tous vélo-actifs et le label ont structuré et orienté le projet. D'année en année, grâce aux conseils reçus, à l'aide et aux subsides de l'opération, nous avons gagné des étoiles, ce qui a indéniablement renforcé et «émulsionné» la démarche. C'est motivant de voir que nous allons dans la bonne direction. Le label est aussi une mesure d'étalonnage qui nous permet de nous évaluer par rapport à des structures similaires à la nôtre.

Le CHC est le plus gros employeur de la province de Liège. En matière de mobilité, j'estime que nous avons le devoir de faire changer les mentalités: celles de nos employés, mais aussi par l'exemple donné, celles des habitants de notre région. Le label a donc valeur d'exemple.

Focus: Bilan des Communes pilotes Wallonie Cyclable

Le programme des Communes pilotes Wallonie cyclable touche à sa fin

Le programme « Communes pilotes Wallonie cyclable » est l'une des actions phare du Plan Wallonie cyclable, voté au Parlement wallon en 2010 pour développer chez nous la pratique du vélo. Le projet était ambitieux : concentrer dans quelques villes de Wallonie les moyens nécessaires pour en faire des laboratoires et des vitrines du développement du vélo. Initialement prévue pour 4 ans et pour 6 à 8 communes, l'action sera finalement proposée à 10 communes pendant 5 ans avec un budget total de 18 millions d'euros. Pratiquement, les communes concernées ont toutes reçu, chaque année, un minimum de 300.000 euros majoré en fonction du nombre d'habitants. La dernière tranche du financement a été octroyée sur le budget 2015 ; le programme touche donc à sa fin.

Si l'évaluation finale de l'action aura lieu en 2017 (et nous y reviendrons alors), les communes concernées se sont déjà réunies en novembre 2016 pour débattre, avec la Région, des principaux enseignements de ce programme hors du commun. Il en résulte déjà quelques grands constats...

Une dynamique forte en faveur du vélo a été lancée et un changement de mentalité s'est progressivement opéré : désormais dans les différents projets de réaménagement de l'espace public, quel que soit le gestionnaire de voirie, la dimension vélo est examinée. L'opération a aussi permis la mise en réseau des communes concernées, ce qui a initié des échanges d'expériences : les succès et les échecs des uns ont été repris ou ont servis de leçon pour les autres. Le financement apporté par la Région ne s'est pas limité aux infrastructures. Des projets éducatifs, de sensibilisation, de communication et de services se sont développés en parallèle, contribuant indéniablement à l'augmentation du nombre de cyclistes dans les communes.



Le projet a aussi connu quelques travers et sa lourdeur administrative est sans doute le plus important. Sur le terrain, il a en effet été nécessaire de travailler avec différents partenaires publics : TEC, SNCB, gestionnaires de voiries régionaux et ceux-ci n'ont pas les mêmes délais administratifs, les mêmes procédures budgétaires ce qui a parfois été complexe à gérer. Néanmoins, au cours des années, les relations se sont améliorées. Autre enseignement, celui de la méthodologie : dans de futurs programmes de financement, il sera nécessaire d'envisager l'aménagement de l'espace public de façon plus globale, car un financement spécifique vélo ne représente en réalité qu'une petite partie du budget de l'ensemble du projet. Relevons enfin que la communication a sans doute encore été insuffisante.

L'un dans l'autre, malgré les points négatifs, les acteurs du projet en soulignent l'intérêt et le succès, mais regrettent l'absence de pérennisation.



Focus: Un toit pour mon vélo

« Un toit pour mon vélo » : une campagne du GRACQ

Si l'on veut voir plus de cyclistes sur nos routes, il faut faciliter la pratique du vélo. Depuis de nombreuses années, le GRACQ, qui représente les cyclistes en Belgique francophone, milite pour de meilleures infrastructures, de meilleures conditions pour la pratique du vélo et pour une meilleure reconnaissance de ce mode de déplacement. La difficulté de stationner son vélo dans de bonnes conditions peut être un frein à son usage à cause des intempéries qui abîment le vélo et de la contraignante et récurrente problématique du vol. Le GRACQ a donc lancé une campagne visant à interpeller les communes et les entreprises pour qu'elles mettent en place des stationnements vélos sécurisés de longue durée.

Interpeller, convaincre et accompagner

La campagne «Un toit pour mon vélo» s'adresse à tous les cyclistes ou futurs cyclistes qui, dans leur entreprise ou à leur domicile ne disposent pas de parking vélo sûr. À leur intention, le GRACQ a réalisé des outils de communication pour interpeller les responsables communaux ou les chefs d'entreprises. Le but est de les convaincre de l'utilité de promouvoir le vélo et de les accompagner dans la réalisation du projet de stationnement.

Une carte postale et une carte de visite

Pour interpeller les pouvoirs locaux, le GRACQ propose une carte postale. Elle reprend le message de la campagne, renvoie vers un argumentaire, mentionne les coordonnées du cycliste et éventuellement l'emplacement souhaité pour le parking vélo.

Pour les entreprises, l'outil d'interpellation sera une carte de visite !

Comment se faire entendre ?

En avançant des arguments imparables. Et pour le vélo, ils existent : plus de cyclistes dans une ville, c'est réduire le



trafic et donc améliorer la qualité de l'air et diminuer la pollution sonore. C'est aussi une démarche de santé publique (pour le cycliste qui fait du sport et les citadins qui respirent un air moins pollué). D'un point de vue économique, la présence de cyclistes est aussi intéressante : avec eux, ce sont des achats locaux et fréquents garantis ! En installant des stationnements vélos sécurisés, les édiles locaux vont pouvoir offrir une alternative à ceux qui ont des problèmes pour garer leur voiture et libérer quelque peu la voie publique des vélos attachés ici et là au mobilier urbain ou aux panneaux de signalisation. Aux patrons d'entreprises, on peut avancer les arguments suivants : le cycliste est un employé moins souvent malade, plus productif, plus détendu et plus ponctuel. Promouvoir le vélo, c'est aussi porteur pour l'entreprise en terme d'image et ça la rend plus accessible (l'augmentation du nombre de cyclistes limite les embouteillages). Enfin, et là l'argument est valable aussi bien pour les communes que pour les entreprises, un parking vélo est dix fois moins cher qu'un stationnement voiture !

Comment concrétiser ?

Pour passer de la note d'intention à la réalisation, le GRACQ a rédigé à l'attention des autorités communales et des entreprises des fiches pratiques téléchargeables sur son site internet sur la manière de créer un garage à vélo collectif, un local vélo, un parking vélo dans un parking voiture...

Envie de passer à l'action ?
www.gracq.org/untoitpourmonvelo



Focus: Le vélo à l'école

Le vélo à l'école avec la FRSEL

Rouler à vélo s'apprend. C'est une tâche généralement dévolue aux parents, mais depuis quelques années des formations sont aussi organisées dans les écoles. La FRSEL (la Fédération royale sportive de l'enseignement libre) propose, en Wallonie et à Bruxelles, différents modules d'apprentissage pour les élèves du maternel et du primaire. Coup de projecteur sur une belle initiative.



Vélo Kids

La formule existe depuis 2013 et permet aux enfants de 4 à 6 ans d'apprendre à faire du vélo, sans aide à l'équilibre et en toute sécurité; autrement dit apprendre à monter et descendre de son vélo, démarrer, s'arrêter, contrôler sa vitesse et sa trajectoire, freiner, franchir un obstacle... Les moniteurs fournissent aux jeunes élèves des draisiennes ou de petits vélos sans stabilisateurs. Par des managements, des jeux, des consignes, ils apprennent aux enfants à apprivoiser leur engin et à rouler à vélo.

Les modules sont adaptés à l'âge des enfants : 2^e maternelle ou 3^e maternelle et 1^{re} primaire.

Je roule pour Ma forme

Le module s'adresse ici à des enfants de 4^e, 5^e ou 6^e primaire et a pour objectif de leur apprendre à dominer et maîtriser leur vélo, étape préalable indispensable avant de se lancer dans la circulation (enfourcher son vélo, bien utiliser les

freins, démarrer en mode trotinette, passer une bordure...). Ces ateliers ne sont en rien redondants par rapport au Brevet du Cycliste proposé dans les écoles par Pro Velo. Au contraire, ils sont complémentaires: la transmission des techniques et habiletés nécessaires à la pratique du vélo doit être vue comme une préparation au Brevet.

Pratiquement

Les ateliers vélo de la FRSEL permettent de sensibiliser au vélo et de former environ 7 400 enfants du maternel et du primaire par an, tous réseaux confondus. La demande doit venir des écoles elles-mêmes. Les moniteurs viennent ensuite sur place (ils sont en général un mois dans chaque province) avec les vélos et le petit matériel nécessaire (parce que tous les enfants n'en n'ont pas et surtout pour pouvoir organiser les formations en toute sécurité avec du matériel en ordre). Par module d'1h30 ou de 2h, une contribution de 2 € est demandée à chaque enfant. Le reste du budget provient de financements de la Wallonie et des fonds propres de la fédération.

Un beau projet à la fois citoyen et formateur qui aide les enfants à construire leur autonomie et à l'envisager... à deux roues !

Plus d'infos : www.frssel.be





Des tests de vélos à assistance électriques pour les citoyens wallons

Très prochainement, les citoyens wallons qui le souhaitent vont pouvoir tester un vélo à assistance électrique (VAE) pendant un mois. L'idée vient du ministre de la Mobilité. 38 vélocistes, répartis sur tout le territoire wallon, vont bénéficier d'une subvention de 5.000 € pour l'achat de deux VAE. Ces vélos seront mis gratuitement à la disposition des personnes qui en feront la demande pour une période d'essai d'un mois. Ce sont donc quelque 900 citoyens wallons qui, chaque année, pourront essayer dans de bonnes conditions les déplacements à vélo pour le travail, les courses ou les loisirs, surtout lorsque les distances sont plus longues ou le relief plus accidenté. L'opération est programmée pour 3 ans et vise à encourager une mobilité plus durable, bénéfique pour la santé et qui participe au désengorgement du trafic. Les infos pratiques suivront sur le portail mobilité.

À vélo, ne manquez pas d'assurance(s)!

Au regard du Code de la route, tous les cyclistes sont considérés comme des usagers faibles. En cas d'accident avec dégâts matériels et/ou corporels, en cas de vol aussi, par quelle(s) assurance(s)



le cycliste est-il couvert ? C'est à cette question finalement très pertinente que répond une petite brochure réalisée par Ethias à la demande du Service public de Wallonie. Il est vrai que l'information est souvent floue, que la couverture diffère selon la situation (si l'on est sur le chemin du travail, à l'école, en groupe, lors de déplacements de loisirs...) et peut s'avérer redondante. Bref un petit outil très utile pour y voir clair et rouler (r)assuré!

<http://mobilite.wallonie.be/news/a-velo-ne-manquez-pas-dassurances>

Beau succès pour le label « Bienvenue vélo »

« Bienvenue vélo » est un label de qualité créé par plusieurs organismes et maisons du tourisme. Les gîtes, chambres d'hôtes, hôtels, campings, musées, attractions touristiques, restaurants qui affichent à l'entrée le logo du label, indiquent aux cyclistes qu'ils sont les bienvenus chez eux. Autrement dit, qu'ils peuvent entreposer leur vélo dans un endroit couvert et sécurisé, qu'ils trouveront du petit matériel de réparation, une trousse de premiers soins, de quoi nettoyer leur vélo, des cartes d'itinéraires cyclables... 2016, année du cyclisme à vélo, a boosté l'attribution de ce label puisqu'aujourd'hui, ce sont 527 opérateurs touristiques wallons qui en bénéficient! Et ça, c'est une bonne nouvelle.



www.lawallonieavelo.be

Contacts:

DGO2: Charlotte Dallemagne, cellule WaCy
charlotte.dallemagne@spw.wallonie.be

DGO1: Chantal Jacobs, Manager vélo régionale
chantal.jacobs@spw.wallonie.be



Service public
de Wallonie