

WaCyNews

Wallonie cyclable

janvier 2018 • N°13

- Focus

- Les nouvelles du vélo en Wallonie
- Pour les cyclistes, l'éclairage c'est une priorité
- Testez vos connaissances du Code de la route cycliste !

- Le saviez-vous ?

- Nouveautés



Le vélo, une alternative à la voiture ?

Les déplacements en voiture deviennent de plus en plus compliqués sur nos routes : embouteillages, chantiers,... Un nombre croissant d'usagers de la route se tourne donc vers le vélo pour les trajets quotidiens.

Les derniers résultats de notre Grand Quiz de la Route, mené en novembre dernier, montrent une méconnaissance des règles relatives aux cyclistes. Ainsi, peu de conducteurs de voiture maîtrisent par exemple, les règles liées aux sens uniques limités. Les cyclistes, quant à eux, ne maîtrisent pas toujours le Code de la route. Or, cette maîtrise est essentielle pour circuler sur la voie publique même s'il n'est pas nécessaire de disposer d'un permis de conduire pour se déplacer à vélo.

Une des règles les plus importantes pour les cyclistes, est de se rendre suffisamment visibles, en portant des éléments réfléchissants, mais surtout en disposant de l'éclairage requis. De nombreux cyclistes roulent sans éclairage, ce qui en plus d'être non-réglementaire, augmente considérablement le risque d'être impliqué dans un accident avec les conséquences malheureuses que l'on imagine pour le cycliste qui risque d'être heurté par un véhicule motorisé.

Le vélo est certainement une bonne alternative à la voiture dans de nombreux cas, mais il faut garder à l'esprit qu'un cycliste est un usager de la route à part entière qui a le droit d'être considéré comme tel par les autres usagers mais qui a aussi le devoir de respecter le Code de la route.



Patric Derweduwen,
Administrateur délégué de l'AWSR

Le saviez-vous? • Le saviez-vous? • Le saviez-vous? • Le sa

En Belgique, en 2016, deux vélos sur cinq vendus étaient des vélos à assistance électrique. À l'échelle européenne, en nombre de ventes par milliers d'habitants, notre pays se classe d'ailleurs en deuxième position sur ce marché des VAE, juste derrière... les Pays-Bas.



Clap de fin pour les CycloTEC ?

Presque. Le concept était pourtant intéressant : allier un abonnement TEC annuel avec la mise à disposition d'un vélo pliant pour parcourir de manière durable les distances avant et après le bus. Sauf que le projet n'a jamais rencontré son public. En cause, le modèle de vélo proposé qui n'a pas plu. D'autres invoquent l'absence de culture vélo en Wallonie. Dans les faits, les TEC vont continuer à proposer l'abonnement CycloTEC à leurs clients puisque la flotte de vélos existe, mais le projet ne connaîtra plus de développements ultérieurs.

Focus: Nouvelles du vélo en Wallonie

Une aide de la Région aux communes pour leurs infrastructures cyclables

Pour renforcer l'utilisation et l'accessibilité du réseau RAVeL, le Gouvernement wallon a débloqué 5,46 millions d'euros de subventions à destination des communes wallonnes. Un appel à projets a été lancé à leur intention. Il s'agissait de retenir des projets de nouveaux raccordements au RAVeL, d'aménagement de connexions existantes et de liaisons entre zones d'habitat et pôles d'activités ou des projets permettant de relier des itinéraires intervillages ou interquartiers. Au total, 62 communes se partageront cette manne financière sur la base des projets rentrés. La subvention obtenue couvrira 75% des coûts, avec un plafond de 100 000€, les 25% restants étant à charge de la commune.

23 entreprises ont reçu leur label vélo-actifs

C'est devenu une tradition : en fin d'année, la grande majorité des entreprises bénéficiant du soutien de Tous vélo-actifs reçoivent le label wallon qui évalue le programme d'actions qu'elles ont déployé tout au long de l'année pour encourager leurs employés à venir travailler à vélo. Ce label tient compte d'un certain nombre de critères (infrastructures d'accueil pour les cyclistes, sensibilisation et information des travailleurs, politique cyclable de l'entreprise, nombre de cyclistes, actions concrètes de mise en selle ou de soutien aux cyclistes...) pour attribuer aux entreprises le nombre d'étoiles correspondant à leur score. En 2013, une seule entité repartait avec le total maximal de 5 étoiles. En 2017, elles sont 7 à faire aussi bien et 8 en comptabilisent 4. Les progrès sont donc tangibles et le nombre de cyclistes, en constante augmentation. S'il est important de poursuivre les efforts et convaincre l'important potentiel de cyclistes (il y a parfois un tiers des travailleurs de l'entreprise qui habite à moins de 10 km), il est temps aujourd'hui d'étendre le rayon d'action de Tous vélo-actifs en recrutant de nouvelles entreprises ou en cherchant de nouvelles manières de diffuser les bonnes pratiques, les conseils et les arguments en faveur des déplacements domicile-travail à vélo dans de plus petites structures.



À la une: Pour les cyclistes, l'éclairage n'est pas un détail, c'est une priorité !

À la tombée du jour, un cycliste portant des vêtements sombres est vu dans les phares d'une voiture à 30 m. Il faut 1 seconde à une voiture lancée à 90 km/h pour parcourir cette distance. Soyons réalistes : dans cette situation l'automobiliste n'a qu'une seconde pour anticiper la manœuvre et dépasser le cycliste en toute sécurité ! Par contre, avec un gilet ou des accessoires réfléchissants, le cycliste est visible à 150 m, soit 5 x plus tôt. Si l'on envisage d'encourager la pratique du vélo en toute saison, la question de la visibilité et de l'éclairage n'est pas un détail, c'est une priorité !

Que dit le Code de la route ?

Si l'on roule de nuit ou lorsque la visibilité est inférieure à 200 m (en cas de brouillard, par exemple), le cycliste doit avoir sur le vélo OU sur lui, un feu blanc ou jaune à l'avant et un feu rouge à l'arrière. Ceux-ci peuvent être fixes ou clignotants. À cela s'ajoutent, sur le vélo, un catadioptre blanc à l'avant, rouge à l'arrière, jaune ou orange sur les pédales et pour les roues, au moins deux catadioptres jaunes ou orange à double face disposés symétriquement aux rayons de chaque roue et/ou une bande blanche réfléchissante de chaque côté des pneus. Ceci est valable pour un vélo ordinaire. Pour les VTT et les vélos de course, par contre, seuls les catadioptres sont obligatoires, et ce, uniquement si le cycliste envisage de rouler de nuit et lorsque la visibilité est inférieure à 200 m.

De plus, si ces deux types de vélo sont équipés d'un ou deux garde-boue, le catadioptre blanc à l'avant et rouge à l'arrière sont aussi obligatoires.

Éclairage actif et passif, quelle est la différence ?

L'éclairage actif du cycliste est celui qu'il produit lui-même (via une dynamo) ou

grâce à une source d'énergie embarquée fixée sur le vélo ou qu'il porte sur lui.

L'éclairage actif a une double fonction. Il doit permettre au cycliste d'être vu, mais aussi de voir lorsqu'il circule dans un environnement peu, voire pas éclairé. Sont concernés les lampes ordinaires, les LED, les phares halogènes fonctionnant grâce aux dynamos, aux piles, aux batteries, à l'induction magnétique ou à l'énergie solaire.

L'éclairage passif quant à lui, regroupe tous les dispositifs renvoyant naturellement la lumière dans la direction d'où elle vient.



Ce sont les catadioptres, par ailleurs obligatoires, mais aussi les gilets fluo, les bandes réfléchissantes, les brassards, les serre pantalons, les housses pour sacs à dos... Tous ces éléments viennent directement renforcer la visibilité à vélo.

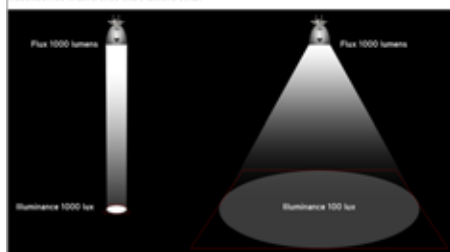
Lux et lumens, quelle est la différence ?

Le lumen mesure la puissance lumineuse. Il indique donc la quantité de lumière utile à l'éclairage émise par une ampoule ou une

lampe. Le nombre de lumens de chaque ampoule est indiqué sur l'emballage. En effet, la notation ancienne en Watts ne voulait plus rien dire, nécessitant d'apposer sur les emballages un double marquage avec une équivalence entre des watts consommés et des « watts de lumière perçue »... La généralisation de l'emploi des lumens est plus juste et permet notamment d'introduire la notion de rendement lumineux, qui est exprimé en lumen par watt.

Le lux par contre représente l'unité d'éclairage et permet de décrire le confort visuel. En effet, le lux est « l'éclairage d'une surface qui reçoit, d'une manière uniformément répartie, un flux lumineux d'un lumen par mètre carré ». Une nuit de pleine lune, c'est moins de 1 lux ; une journée de soleil estival, c'est 100.000 lux !

Illustration de la différence entre lumens et lux



Le cycliste qui emprunte des chemins peu ou pas éclairés devra s'équiper de phares d'au moins 20 lux (ou 150 lumens). Par contre pour rouler en centre-ville bien éclairé, un phare amovible de 4 lux (ou 50-60 lumens) est suffisant.

Moches les accessoires de sécurité ? Pas tant que ça



Sans doute avez-vous déjà vu cette publicité française (déjà ancienne) pour la promotion du gilet de sécurité où le couturier Karl Lagerfeld dit : « C'est jaune, c'est moche, ça ne va avec rien, mais ça peut vous sauver la vie. » Reconnaissons-le, il n'a pas tout à fait tort. Aujourd'hui cependant, de plus en plus de marques arrivent sur le marché en proposant des accessoires rétro réfléchissants plus esthétiques, originaux, ludiques... Citons des éclairages de roues originaux (type MonkeyLight), des éclairages avant avec laser projetant sur le sol, l'image d'un petit vélo vert, par exemple ; des sacs à dos avec LED intégrés actionnés par télécommande pour indiquer la direction que va prendre le cycliste, des gilets haute sécurité stylés pour les femmes (type Owlcraft), des couvre-sacs réfléchissants originaux et très esthétiques (Wowow par exemple), des garde-boue éclairés, des pompes à vélo ou des bidons lumineux, voire un spray réfléchissant à vaporiser sur le vélo ou sur les vêtements !

Voir et être vu, pensez-y... vous n'avez plus la moindre excuse !

LED, le bon choix

Pour le cycliste, l'éclairage LED est aujourd'hui une option incontournable. Ce type d'ampoule est peu gourmand en énergie et ne nécessite pas, s'il n'y a pas de dynamo, un renouvellement constant des piles ou une recharge régulière via un port USB. Autre argument en faveur du système LED : sa robustesse, les ampoules LED étant peu sensibles aux chocs (plutôt pratique à vélo !). Leur durée de vie théorique est infinie, mais surtout la technologie LED, toujours plus performante, développe une puissance lumineuse sur la route qui accroît considérablement le confort visuel et la sécurité du cycliste.

Focus: Testez vos connaissances du Code de la route cycliste !

Maîtrisez-vous le Code de la route pour les cyclistes ? Faites le test !

Emboîtons le pas à l'AWSR, l'agence wallonne pour la sécurité routière et ses homologues flamande (VSV) et bruxelloise qui, cet automne, ont une nouvelle fois proposé aux entreprises et aux particuliers leur Grand quiz de la route. Le journal « Le Soir » (en collaboration avec VIAS, ex IBSR) a aussi permis à ses lecteurs de tester leurs connaissances du Code de la route. Il faut dire que la matière est complexe et en constante évolution. Et vous, cyclistes, maîtrisez-vous les nouvelles règles et panneaux qui vous concernent ?

1. Vous êtes dans une rue cyclable. Pouvez-vous dépasser le cycliste ?



1. Oui
2. Oui si vous roulez à vélo ou en cyclomoteur de classe A
3. Non

2. En tant que cycliste, que pouvez-vous faire lorsque ce feu est au rouge ?



1. Vous pouvez franchir le feu et tourner à droite
2. Vous devez vous arrêter comme l'imposent les règles de circulation
3. Vous pouvez franchir le feu et tourner à droite ou continuer tout droit

3. Dans un SUL (sens unique limité) que doit faire un cycliste lorsqu'il croise un véhicule et que le passage est étroit ?



1. Comme le cycliste circule à contresens, il n'a donc pas la priorité et doit serrer à droite pour céder le passage au véhicule venant d'en face
2. Le cycliste a toujours la priorité dans un SUL. C'est donc au véhicule à serrer à droite pour céder le passage au cycliste
3. Aucun usager n'a la priorité ; le cycliste et automobiliste doivent faire preuve de courtoisie

4. Qui peut s'arrêter dans une zone avancée pour cyclistes en attendant que le feu passe au vert ?



1. Les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues
2. Les cyclistes uniquement
3. Les cyclistes et les véhicules de police

5. Les cyclistes sont-ils prioritaires dans une traversée cycliste ?



1. Oui, à l'instar des piétons sur un passage pour piéton
2. Non, ils doivent céder le passage aux automobilistes
3. Non même s'il est demandé aux automobilistes de s'arrêter pour laisser passer les cyclistes

6. Laquelle de ces propositions relatives à la bande cyclable suggérée est vraie ?



1. Les voitures peuvent rouler et stationner sur la bande cyclable suggérée
2. Le cycliste est obligé d'emprunter la bande cyclable suggérée
3. La bande cyclable suggérée n'existe pas dans le Code de la route; c'est une mesure visant à mieux organiser un trafic mixte

Réponses et explications

1. Réponse 2. Dans une rue cyclable, le cycliste est prioritaire et ne peut être dépassé que par un autre cycliste ou un cyclomoteur de classe A. De plus, la vitesse est limitée à 30 km/h.

2. Réponse 1. Les signaux B22 et B23 apposés sur un feu de signalisation se multiplient en Wallonie : ils permettent aux cyclistes de gagner du temps en franchissant le feu rouge ou orange pour continuer tout droit (B23) ou tourner à droite (B22) à condition de céder le passage aux autres usagers de la route.

3. Réponse 3. Le SUL (voirie à sens unique de min. 3 m de largeur où la vitesse est limitée à max. 50 km/h) permet aux cyclistes de rouler à contresens dans de bonnes conditions puisqu'il voit le véhicule arriver en face de lui, peut établir un contact visuel avec le conducteur et évite l'ouverture des portières des voitures à l'arrêt le long du trottoir.

4. Réponse 1. Les zones avancées pour cyclistes aménagées dans certains carrefours gérés par des feux permettent aux cyclistes et cyclomoteuristes qui s'y positionnent lorsque le feu est rouge d'être plus visibles et de repartir en premier lieu quand le feu passe au vert.

5. Réponse 3. Représentées par des carrés de couleur blanche, les traversées cyclables invitent les cyclistes à rejoindre l'autre côté de la chaussée lorsque la piste cyclable continue de ce côté-là. Le cycliste n'y est jamais prioritaire. Il doit donc s'y engager avec prudence même s'il est demandé aux automobilistes de ralentir à l'approche de cet aménagement et même de s'arrêter pour laisser passer le cycliste.

6. Réponse 3. La bande cyclable suggérée n'a pas de statut juridique. Généralement créée le long de voirie où il n'y a pas moyen d'aménager une piste cyclable, elle indique au cycliste où se positionner sur la chaussée et attire l'attention des automobilistes sur la présence éventuelle de cyclistes. Toutefois, le cycliste n'est pas obligé de l'emprunter.



Nouveau : un Manager vélo ET un Directeur mobilité douce

Dans le cadre du Plan Wallonie cyclable, un poste de « Manager vélo » a été créé voici quelques années au sein du Service public de Wallonie. Son rôle était d'assurer la coordination entre les différentes institutions travaillant sur ce Plan et de concrétiser les décisions gouvernementales en la matière. Fusionnés auparavant, aujourd'hui, la fonction se dédouble: à côté du nouveau « Manager vélo » qui sera prochainement désigné et dont le profil de fonction a été redéfini, un « Directeur des déplacements doux et des Partenariats communaux » a été nommé en la personne de François Leruth, jusqu'ici responsable du développement du réseau RAVeL.

Nous reviendrons prochainement dans ces pages sur cette double nomination avec le portrait des deux intéressés et leur vision des missions qui leur sont dévolues.

Des abris vélo tout beaux, tout chauds

Suite à l'appel à projet lancé cette année, 87 communes vont pouvoir s'équiper de nouveaux stationnements vélos à proximité de certains halls sportifs et de piscines.

Cette subvention, accordée par la Ministre des Infrastructures sportives, était ouverte à toutes les communes de Wallonie et atteint au final un total de 963 430 euros.

Divers critères ont été pris en compte pour ce projet comme, entre autres, le nombre annuel de visiteurs de l'infrastructure sportive, la présence d'éclairage et la facilité d'accès.

Les points-nœuds en Wallonie: on avance !



En Brabant wallon, le réseau des points-nœuds devrait être opérationnel pour le printemps. Dans l'Est et le centre de la province, les installations sont quasiment fonctionnelles. Waterloo, Braine-l'Alleud et Nivelles sont les prochaines étapes. Il faudra ensuite baliser les liaisons avec le Brabant flamand.

En Basse Meuse aussi les progrès sont tangibles. La phase 1, qui concerne le pays d'Aubel jusqu'aux Fourons, est désormais terminée.

De belles découvertes en perspective pour le retour de la belle saison !

Contact:

Alice Gobiet, cellule WaCy
alice.gobiet@spw.wallonie.be