

# Atelier - Pour un réseau cyclable structurant

vendredi 6 mai 2022

11:32

## Intervenants

- Benoît Dupriez: SPW MI, manager réseaux cyclables. Missions: réflexions au niveau régional autour de la projection dans un futur réseau cyclable, coordination de la définition du réseau, amélioration de l'existant, travailler à la programmation.
- Pierre Francis: Province du Brabant Wallon, directeur ff du Service du développement territorial et environnemental.
- Aurélie Remacle: GAL Pays de Herve, chargée de mission Mobilité. Définition d'un réseau cyclable utilitaire.

## Intervention de Benoît Dupriez

- Définition d'un réseau comme une série de liaisons ayant du sens du point de vue des cyclistes.
- Focalisation sur les déplacements utilitaires.
- Répondre à la question "que veut-on relier?"
- Un réseau est une infrastructure adaptée, comprenant des pistes cyclables si nécessaire. On vise l'apaisement du trafic et une offre adaptée au vélo.
- Schéma directeur cyclable wallon: le Gouvernement Wallon a la volonté de définir des liaisons cyclables entre pôles urbains. Les pôles sont définis par une étude sociogéographique des années 90: 75 pôles, 162 liaisons, dont 27 prioritaires. Les liaisons sont parfois calées sur le réseau Ravel, les voiries communales ou régionales. Plus de 50% des itinéraires sont praticables.
- Le Ravel est un héritage valorisé, dont l'infrastructure est qualitative et dépendante de liaisons anciennes ferroviaires, structurantes par endroit. C'est un outil performant couvrant 1400 km. Il supporte l'infrastructure régionale, en faisant partie des 3 catégories d'infrastructure du réseau régional.
- Des réflexions stratégiques ont lieu à l'échelle communale ou supracommunale. Un support est octroyé aux communes pour les dossiers WaCy et Pimaci. Ces réflexions doivent être uniformisées et visent la définition d'un réseau régional.
- Réseau points-nœuds. Le réseau de la province du Luxembourg sera bientôt inauguré. Ce réseau consiste en une numérotation d'intersections. Il a une vocation principalement récréative, opte pour des liaisons sécurisantes, et peut être exploité à des fins utilitaires.
- Benoît Dupriez a été engagé au SPW pour redéfinir le réseau cyclable structurant afin qu'il soit qualitatif, apaisant, et participe à l'organisation du territoire comme une colonne vertébrale fonctionnelle (efficace).
- Cadre réglementaire: le parlement et le gouvernement wallons ont pris des décisions et ont marqué une intention claire, via le décret du 4 avril 2019, d'invitation à réviser le schéma directeur cyclable. La cours des comtes a sorti un rapport sur les déplacements des Wallons à vélo. Le schéma directeur cyclable n'a pas de valeur légale mais pourrait aller plus loin. Le schéma régional de mobilité insiste sur les déplacements quotidiens à vélo. La part modale doit être multipliée par 5. La déclaration de politique régionale prévoit un réseau express d'ici 2022.
- Le projet de décret s'articule autour d'une typologie à 3 niveaux:
  - Les cyclostrades
    - Epine dorsale, le niveau le plus structurant. Ce niveau permet d'offrir une vraie alternative aux déplacements en voiture.

- Le vélo électrique a amené une mobilité disruptive, dont le potentiel est de s'accroître avec un réseau de cyclostrades. Il s'agit d'une sorte de "piste cyclable à haut niveau de service".
- "Structurant" dans le sens d'une offre pour toutes distances, à haut potentiel et de qualité.
- Les liaisons cyclables fonctionnelles supralocales
  - Réseau maillé qui relie les polarités urbaines et rurales
- Les liaisons cyclables de desserte locale
  - Complètement, à l'échelle communale, les liaisons supralocales
- Carte du réseau en Flandre versus le schéma directeur cyclable wallon: une densité de réseau plus grande permettra de desservir l'ensemble des polarités.
- Financement: les modalités doivent être précisées, mais le financement complètera Pimaci/Piwacy. Les cyclostrades seront prises en charge par la Région Wallonne. Il faut permettre d'investir sur un seul projet avec une seule maîtrise d'ouvrage via des conventions, notamment pour l'entretien du réseau.
- Cyclostrades.be : cartographie des projets à Bruxelles et en Flandre. Permet du reporting/monitoring. Exemples:
  - Liaison Bruxelles-Wavre-Louvain-la-Neuve-Gembloux-Namur, dont les travaux vont bientôt démarrer.
  - 15 corridors cyclables à Liège, dont 8 "express".
- Et ensuite? Il faudra approfondir la connaissance du réseau existant, surtout au niveau communal. Une plateforme d'encodage participatif est en développement. Le réseau est à coconstruire sur base de la typologie, des partenariats locaux,... Il faut identifier les potentiels de développement, puis les itinéraires précis, et enfin prioriser et programmer les investissements.

#### **Intervention de Pierre Francis**

- "Le Brabant Wallon à portée de vélo"
  - Il est important d'impliquer les communes qui connaissent le terrain.
  - La politique cyclable a débuté en 2014, sur base d'un constat: les communes travaillent sur des Plans Communaux de Mobilité, mais ces PCM ne disent pas grand-chose sur les liaisons entre communes. L'arrivée du vélo électrique permet de parcourir des distances plus importantes. Des moyens importants sont octroyés aux communes, mais sont peu ciblés. Un Plan Provincial de Mobilité en 2011 a défini des liaisons.
- => Il y a un besoin d'une vraie stratégie pour le vélo.
- Objectifs: santé, tourisme, transports publics,...
  - Les tensions sur la mobilité sont fortes. La thématique est à portée de la Province en matière de coûts.
  - En 2014, les incitants au vélo pour la population ont été identifiés: la météo, la sécurité, l'infrastructure. Les politiques doivent se concentrer sur l'infrastructure.
  - Choix de balisage: réseau points nœuds. Une dynamique existe avec communes pour rendre le réseau visible. C'est un exercice imparfait mais qui permet la mobilisation des communes.
  - Schéma directeur des itinéraires cyclables: il est repris à l'échelle de la province pour créer un maillage structurant.
  - Une coopération existe pour travailler avec d'autres régions et partenaires, notamment pour définir les liaisons intercommunales, les liaisons aux gares, aux parcs d'activités, aux lignes structurantes du TEC, aux attractions touristiques.
  - La carte du réseau a évolué: il est structuré et permet de prioriser les investissements.

- Choix des itinéraires: se fait avec communes, en tenant compte des contraintes physiques, des voiries régionales qui ne sont pas aménagées, de solutions alternatives parfois nécessaires, des investissements en cours, et des intérêts touristiques.
- Le réseau est en évolution: sur base du schéma directeur de la Province, et si l'investissement est possible, alors le schéma se réalise. Des études de mobilité entre 2015 et 2018 portant sur le réseau routier, les transports publics, les mobipoles, ont montré la nécessaire intégration d'une infrastructure cyclable dans la dynamique de développement territorial avant l'arrivée des habitants et des travailleurs (exemple: cas de la ligne 115 et des forges de Clabecq).
- Une réflexion avec les communes rurales a été initiée pour intégrer les questions de mobilité aux questions d'urbanisme.
- Investissements: avant 2014, des appels à projet étaient lancés aux communes. De 2015 à 2018, le financement s'est fait sur base d'un pourcentage en fonction de la localisation de la commune sur le réseau. De 2019 à 2020, les investissements se sont faits au niveau de la province, afin d'avancer plus vite, via des conventions. Depuis 2021, les subventions ont été suspendues, pour faire place à un plan d'investissements propre à la province, en mettant en œuvre les projets d'infrastructures pour le compte des communes.
- Plan d'investissement: une discussion a lieu avec les communes tous les 3 ans. Des critères sont définis par la province. Il en sort une liste pour définir le plan d'infrastructures.
- Pourquoi agit au niveau de la Province? Il s'agit d'un bon niveau pour une réflexion supracommunale et pour effectuer des investissements à destination de plusieurs communes (par exemple: Wavre et Ottignies-Louvain-la-Neuve).

#### **Intervention d'Aurélie Remacle**

- Le GAL Pays de Herve est actif sur 8 communes.
- Il se concentre sur la définition d'un réseau cyclable utilitaire, à l'échelle supracommunale (5-10 km de distance à vélo au quotidien). L'approche est "bottom-up", partant des besoins du territoire.
- Le GAL Pays de Herve couvre 245 km<sup>2</sup> de territoire.
- Objectifs: sécuriser les itinéraires actuels, encourager les nouveaux citoyens, permettre la liaison des pôles locaux.
- Le travail est collaboratif: accompagnement par l'ICEDD, les services du SPW (direction des routes de Verviers, Ravel), les associations locales, les 8 communes et 125 citoyens.
- Etapes:
  - Etat des lieux: consulter les acteurs du territoire, identifier les infrastructures existantes et projetées (Ravel, pistes, bandes suggérées, projets), identifier les pôles générateurs de déplacement (écoles, Pôles d'Activités Economiques, gares, administrations), analyser les flux de mobilité (données mobiles Proximus), analyser les données ONSS (identification des flux domicile/lieu de travail), analyser les données de la Fédération Wallonie Bruxelles (écoles secondaires), cartographier le réseau cyclable actuel.
  - Coconstruction du réseau: collecte de suggestions des communes, du SPW, des associations, consultations citoyennes (8 rencontres) avec 125 participants, candidatures WaCy, analyses de suggestions (sur base des besoins du territoires, des critères de sécurité, de confort et de faisabilité), définition du réseau à l'échelle supracommunale sur base de flux observés (données mobiles).
  - Plan d'actions:

- Stratégie de développement: identification de liaisons structurantes reliant les Pôles d'Activités Economiques.
- Sélection de liaisons.
- Visites de terrain.
- Rédaction de fiches descriptives (p.e.: liaison Plombières - PAE Aubel, analyse par tronçon et solutions)
- Fiches actions (p.e.: Chainoux - Plennes, itinéraire entre 2 pôles): interventions, mesures d'accompagnement, justification de ne pas retenir une alternative, analyse de pentes. 6 liaisons ont été retenues.
- Estimations budgétaires.
- Priorisation et mise en oeuvre
- Politique cyclable reprenant les thèmes de l'audit.
- En cours: recherche de financements, appels à projets, fiches à faire entrer dans des projets communaux, identification des opportunités, mise en œuvre de la politique cyclable.

### Questions/Réponses

- Epures asbl: comment intégrer les vélos électriques dans la réflexion sur le stationnement?
  - Pierre Francis: un travail est en cours au niveau des communes, la province se focalisant sur l'infrastructure avant les parkings. Une priorité est donnée au stationnement sur les lignes Express de transport en commun. Un travail préparatoire est réalisé par la province. Il y a urgence de changer le CoDT pour éviter une demande de permis pour chaque aménagement cyclable.
  - Aurélie Remacle: le GAL vise surtout le déplacement domicile-travail, et se réfère aux entreprises et aux écoles pour ce qui concerne la mise à disposition de parkings pour vélos.
  - Benoît Dupriez: le plan WaCy est une clé pour cette problématique.
- Différents types de réseaux sont en développement (points nœuds, réseau structurant du SPW, provincial, communal). Au niveau communal, les cyclistes non aguerris (seniors/enfants) doivent pouvoir emprunter des itinéraires différents des cyclistes aguerris qui recherchent un itinéraire plus direct. Comment identifier le réseau en fonction du type de public (p.e.: écoliers versus travailleurs)? Comment ne pas confondre visuellement ces types de réseau sur base de la signalétique?
  - Pierre Francis: la province a choisi un balisage unique sur base des points nœuds. L'aménagement d'un réseau doit se faire de manière priorisée, le but initial étant de s'intégrer aux réseaux régionaux. Il y a un dialogue permanent entre les différents niveaux d'acteurs, sur base des investissements de la région wallonne. La province vise un réseau sécurisant, et pousse pour une séparation des cyclistes et des voitures.
- Les cyclostrades ne forment parfois pas de réseau en elles-mêmes. Quel est le calendrier de déploiement d'un réseau de cyclostrades en Wallonie?
  - Benoît Dupriez: la vision du réseau prendra du temps à se définir. L'objectif pour l'été 2022 est d'avoir un accord cadre pour s'appuyer sur des prestataires pour lancer des études (définition des cyclostrades, puis travail par sous-zones pour coller avec la typologie).
- Comment va-t-on entretenir le réseau? P.e. la région wallonne a créé une piste cyclable sur la N4 entre Arlon et Luxembourg mais rien n'a été prévu pour l'entretenir. La région wallonne va-t-elle se donner les moyens? Et quel est le rôle de la province?

- Benoît Dupriez: cette question est à clarifier. Des conventions existent pour Ravel entre les communes et la région wallonne, attribuant les entretiens extraordinaires à la région wallonne. Un décret devra voir le jour pour définir ces rôles plus précisément.
- Pierre Francis: le balisage est défini par la province, mais les voiries régionales ne sont pas gérées par la province. L'entretien est remis à la commune car il n'y a pas d'équipes au niveau provincial.

## Atelier - Réparation et recyclage des vélos

vendredi 6 mai 2022

12:39

### Intervenants

- Morgane Renard, GAL Condroz Famenne
- Emmanuel van der Bruggen, asbl Repair Together
- Samuel (?), L'Heureux Cyclage

### Intervention de Morgane Renard

- Mise en place d'un atelier mécanique vélo.
- Genèse du projet: en 2012, au foyer des jeunes d'Havelange, pour aider les jeunes à réparer leur vélo. Le bénévole en charge de l'atelier a ensuite souhaité ouvrir l'atelier à tous. L'atelier a failli fermer en 2018. Morgane Renard a proposé via le GAL une fiche mobilité du GAL pour lever les freins à l'usage du vélo. La décision a été prise de délocaliser l'atelier et d'en faire un service utile aux citoyens.
- Redéfinition des objectifs de l'atelier: mobilité douce, réemploi, assistance à la réparation. La commune de Hamois a été choisie comme localisation de l'atelier en raison de sa place centrale. Une équipe de volontaires a été constituée. Le budget du GAL a été dédié à l'équipement du local et au développement de l'identité visuelle (flyers, logo, nom "un guidon pour 2main"). L'atelier s'est constitué en asbl. Le GAL a informé les acteurs locaux de l'existence du projet (CPAS, échevins de la mobilité,...).
- L'atelier a ouvert en 2020: 83 vélos reconditionnés ont été vendus, 150 entretiens et réparations ont été effectués. Reconditionnement se fait en partenariat avec les parcs à conteneurs pour récupérer des vélos (il faut 10 vélos récupérer pour reconditionner 1 vélo). Des formations sont effectuées par l'atelier à la demande.
- Communication: réseaux sociaux, site du GAL, enseigne, panneaux sur le Ravel, flyers, autocollants, bulletins communaux, TV locale, bouche à oreille.
- Il s'agit d'un projet citoyen. Les vélos haut de gamme ne font donc pas partie du périmètre d'intervention.
- 2022: l'association atteint son autonomie financière. Les locaux sont prêtés gratuitement grâce à la commune. Les recettes permettent de payer les charges et le renouvellement du matériel. Ponctuellement, il est malgré tout nécessaire de lancer des appels à projets. L'association compte 10 bénévoles. Une seconde antenne a été ouverte à Ciney.

### Intervention d'Emmanuel van der Bruggen

- Le réseau des Repair Cafés en Wallonie et à Bruxelles a pour mission de sensibiliser à l'entretien et à la réparation des objets.
- Le concept a été lancé en 2009 aux Pays-Bas. Il permet d'éviter 175 tonnes de déchets par an. 65% des objets ressortent réparés.
- Site web: [repairtogether.be](http://repairtogether.be)
- 2 exemples d'action:
  - Repair café mobile: café itinérant, invité par les recyparcs.

- Repair lab: atelier participatif qui permet au participant de réparer son objet de manière autonome avec du matériel prêté.
- Un annuaire de la réparation reprend les ateliers vélos participatifs. Une "repair maps" va être créée au niveau européen.
- Les freins à la réparation d'un vélo sont:
  - Le mauvais état général
  - La sensibilisation des utilisateurs (p.e. éviter l'usage de graisse sur la chaîne du vélo).
  - Les standards des pièces diffèrent entre marques/fabricants.
  - L'achat de pièces doit parfois se faire par package et non à la pièce.
  - Difficulté de trouver les pièces pour les modèles les plus anciens.
- Existe-t-il une obsolescence programmée pour les vélos?
  - Matériaux de basse qualité (plastique, carbone qui n'est pas réparable comme l'acier,...).
  - Batteries des VAE: contiennent une quarantaine de piles. Certains boîtiers sont difficile à ouvrir et ne se referment pas de manière étanche. Un problème spécifique lié au "bms" (circuit électronique) cause un dysfonctionnement de la batterie après réparation. Il existe des startups qui créent des batteries réparables (p.e.: gouach.com).

### **Intervention de Samuel (?)**

- Une étude a été commandée par l'administration wallonne pour faire l'état des lieux de l'asbl Heureux Cyclage.
- L'objectif de l'asbl est d'aider les ateliers vélos à se développer.
- L'asbl est à l'arrêt, faute de moyens.
- Un état des lieux est nécessaire pour que le SPW puisse aider l'asbl à se relancer.
- Cette mission est pilotée par Mobilesem et Brillo.
- Méthodologie:
  - Identifier les ateliers vélos
  - Concevoir un questionnaire
  - Collecter les données
- Limites du champ d'action: les chiffres sont obtenus sur base volontaire, ce qui rend les données imprécises.
- Le processus a débuté en avril 2020.
- Résultats de l'enquête:
  - Services proposés dans un atelier mécanique vélo en Wallonie: une majorité des ateliers propose la vente de vélos recyclés, les réparations, entretiens et formations.
  - Statuts du personnel occupé: bénévoles et contrats d'insertion professionnelle (40%). Régime de travail: formules variées.
  - Heures d'ouverture: 50% des ateliers sont ouverts plus de 40h/semaine et le week-end en saison. Hors saison, l'intensité est limitée.
  - Flotte des vélos de location dans les ateliers : une majorité de vélos de ville et de vélos à assistance électrique.
  - Besoins pour les ateliers membres: formation (mécanique), reconnaissance des initiatives, mise en réseau (mutualisation des services).
  - 30% des membres sont aussi affiliés à d'autres fédérations.
  - Communication: en majorité via Facebook, internet, flyers,...
  - Nombre de vélos mis en location: chute en 2020, mais en croissance jusque 2020.
  - Recyclage: récupérations, remises en état et revente. En croissance. Le taux de vente est plus important pour les vélos recyclés -> un marché existe! Le marché a souffert de pénuries, car il est difficile d'acquérir des vélos à prix raisonnable.
  - Nombre de clients en baisse en 2020.

- Projet "1 vélo pour 10 ans": une famille peut acquérir un vélo à prix fixe, puis échange le vélo quand l'enfant grandit. Cette initiative est un succès, mais n'est pas adoptée par tous les ateliers.
- Moyens financiers: subsides à 50%, entretiens/ventes.
- Dépenses: frais de personnel, matières premières.
- Représentativité géographique partout en Wallonie.
- Constats
  - Marché wallon: disparité des opérateurs (professionnels, maisons de jeunes).
  - La visibilité des activités est complexe, car les acteurs sont disparates: bénévoles, ouvriers, employés, secteur public, secteur privé.
  - Les plages horaires sont disparates d'une initiative à l'autre.
  - Diversité des activités.
  - Manque de compétences (besoin de formations).
  - Isolement des porteurs de projets
  - Approvisionnements non structurés: débrouille pour récupérer les vélos. Besoin de mutualiser les pièces détachées.
  - Disparité des financements.

## Q&R

- Boris: comment se forment les bénévoles?
  - Morgan Renard: les bénévoles sont formés par les bénévoles.
  - Emmanuel van der Bruggen: idem. Un expert est détecté parmi les bénévoles. Pour les sujets pointus, on fait appel à des professionnels.
  - Samuel: à Charleroi Sud, des travailleurs doivent être inscrits à un diplôme IFAPME "mécanicien cycle".
- Boris: le système de formation évolue-t-il? Est-ce facile de devenir mécanicien vélo en Wallonie?
  - Samuel: beaucoup de demandes de formations à l'IFAPME. C'est un métier en pénurie, un métier d'avenir. La meilleure école est d'apprendre sur de vieux vélos.
- Le métier va devenir en pénurie. La difficulté: les formations et la validation des compétences. L'IFAPME valide les compétences de manière très théorique, ce qui n'est pas adapté à tous les publics. Il reste du travail pour faire reconnaître la formation et cibler un public plus varié.
- Alexandre du Gracq: question sur le reconditionnement et le recyclage, surtout pour les pneus et les batteries. Les ateliers bénévoles ont un frein à accueillir des VAE. Les éléments neufs sont en pénurie. Existe-t-il un réseau pour mettre rapidement du matériel en commun (p.e. rouage, pédalier).
  - Samuel: pas de solution, il faut lancer une filière de recyclage.
- Loic: l'approvisionnement en pièces est-il complexe? Comment répondre aux besoins? Repair café: 1 722 tonnes de CO2 sont économisées en 1 an. Comment ce chiffre est-il calculé?
  - Morgan Renard: il faut faire appel au marketing pour trouver des entreprises avec des prix imbattables pour trouver des pièces. Grâce au confinement, une grosse commande de pièces a pu être faite.
  - Emmanuel van der Bruggen: le stock est partagé pour l'ensemble des repair cafés. Concernant le nombre de tonnes de CO2 économisées, le chiffre a été calculé via un simulateur du site web anglais sur la base du poids.
- Que peut faire la Région Wallonne pour aider au développement des ateliers?
  - Emmanuel van der Bruggen: prévoir des lieux avec des espaces de stockage, pour que les ateliers soient pérennes.
  - Samuel: un peu de tout. Il faut rassembler les acteurs.
  - Morgane Renard: une subvention de la Région Wallonne a été nécessaire pour lancer le projet.

- Boris: de plus en plus de vélos ont été récoltés. Y a-t-il un risque de ne plus avoir de vélos à réparer?
  - Samuel: il manque une volonté politique pour dire que le vélo n'est pas un déchet et qu'une seconde vie peut lui être donnée. P.e.: ressourcerie du Val de Sambre.
- On attend de la Région Wallonne un décloisonnement des différents acteurs.
  - Boris: une task force régionale en place. La volonté est là.
- Boris: quelles sont les inspirations prises à l'étranger?
  - Emmanuel van der Bruggen: les mouvements "bike kitchen", l'upcycling en vélos cargos.
  - Morgane Renard: les projets de vélos cargo en Hollande.