



Note au Conseil de Bassin de Charleroi Métropole

Note n° MAC1

Plans Wallonie Cyclable & Wallonie Piétonne

Séance du :

27/05/2025

Thématique :

Mobilité active

Action(s) concernée(s) du PMCM :

Code	Nom	Objectif(s) de mise en œuvre	Impact de la Note sur la mise en œuvre
C.1.1	Développer des réseaux piéton et cyclable structurants de haute qualité au sein de chacune des communes de Charleroi Métropole		Les actions détaillées dans les plans d'actions Wallonie Cyclable et Wallonie Piétonne permettent de préciser les modalités de mise en œuvre des actions du PMCM relatives aux infrastructures et services destinés aux piétons et aux cyclistes.
C.1.2	Développer l'offre de service pour les cyclistes au sein des centralités		
C.1.3	Développer une offre de service de vélos partagés		
C.2.1	Mettre en œuvre un réseau cyclable structurant à l'échelle de Charleroi Métropole		
C.2.2	Communiquer sur la mise en œuvre du réseau cyclable et informer les citoyens sur les avantages de la pratique du vélo		
E.1.3	Réduire la pénétration de véhicules de transport non consolidés dans le centre-ville de Charleroi en encourageant le recours aux centres de consolidation et à la cyclo-logistique		
... liste non exhaustive			

Type de note :

☒ Transmission d'informations au Conseil

→ A répercuter dans le Procès-Verbal : **citation des informations transmises au Conseil**

☐ Consultation du Conseil

→ A répercuter dans le Procès-Verbal : **prise d'acte de l'avis du Conseil**

☐ Proposition de décision au Conseil

→ A répercuter dans le Procès-Verbal : **prise d'acte de la décision du Conseil**

Description :

Le Gouvernement wallon a adopté 2 plans d'actions dédiés aux modes actifs :

- Plan Wallonie Piétonne
 - Adopté le 12 octobre 2023 ;
 - [Document téléchargeable sur le portail Mobilité Wallonie](#), et transmis en annexe 1 de la présente note ;
- Plan Wallonie Cyclable
 - Adopté le 1^{er} juillet 2022 ;
 - [Document téléchargeable sur le portail Mobilité Wallonie](#), et transmis en annexe 2 de la présente note.

Ces plans d'actions contribuent à la mise en œuvre de la vision FAST 2030 et de la Stratégie Régionale de Mobilité. Ces actions convergent avec les actions dédiées aux modes actifs du PMCM, déclinées à l'échelle de Charleroi Métropole.

Prise d'acte de l'information

La présente note a été transmise pour information au Conseil, qui en prendra acte pendant la séance.



CONTACT

SPW Mobilité
Département de la Stratégie de la Mobilité et de l'Intermodalité
Boulevard du Nord 8
B - 5000 Namur

bassins.mobilite@spw.wallonie.be

REFERENCES

Plan Wallonie Cyclable

<https://mobilite.wallonie.be/files/velo/Plan%20d'actions%20Wallonie%20Cyclable%202030.pdf>

Plan Wallonie Piétonne

<https://mobilite.wallonie.be/files/politiques-mobilite/Plan-wallonie-pietonne-2023.pdf>

Vision FAST 2030

<https://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilit%C3%A9/FAST%20Mobilite%20Wallonie%202030.pdf>

Stratégie Régionale de Mobilité – Volet Personnes

https://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilit%C3%A9/SRM_PERSONNES_2019.pdf

Stratégie Régionale de Mobilité – Volet Marchandises

<https://mobilite.wallonie.be/files/politiques-mobilite/SRM-marchandises-2020.pdf>

Plan d'actions

Wallonie Piétonne

(WalPi)





Editeur responsable

Etienne Willame, Directeur général
8, Boulevard du Nord 5000 Namur

Décembre 2023

Dépôt légal

2023/11802/189

Photos

©AdobeStock • ©SPW

www.wallonie.be • <https://mobilite.wallonie.be>

Sommaire

La marche, c'est bon pour...	4
Volet 1 : Assurer la Gouvernance	10
Mesure 1.1 : Assurer la mise en place de la Stratégie piétonne.	10
Mesure 1.2. : Assurer le monitoring de la politique piétonne	12
Mesure 1.3. : Mettre en place un plan de Formation	17
Mesure 1.4. : Assurer un suivi et une évolution de la réglementation et de la planification de la politique piétonne	22
Mesure 1.5. : Assurer une mise en réseau des acteurs piétons	28
Volet 2 : Aménager pour favoriser les déplacements à pied	30
Mesure 2.1. : Définir des réseaux piétons utilitaires et récréatifs	30
Mesure 2.2. : Améliorer le niveau de qualité des infrastructures piétonnes/faire le choix du bon aménagement	34
Mesure 2.3. : Mettre en place les outils d'investissement pour mettre en place les réseaux et infrastructures favorables à la pratique de la marche.	39
Volet 3 : Offrir des services	42
Mesure 3.1. : Développer la formation et les actions de déplacement à pied	42
Mesure 3.2. : Développer les projets d'animation de l'espace public	47
Volet 4 : Communiquer et sensibiliser	50
Mesure 4.2. : Développer et diffuser des outils d'information et de mobilisation des usagers	52
Mesure 4.3. : Organiser et participer à des événements promotionnels et de sensibilisation	55
Mesure 4.4. : Assurer l'existence de points d'information	58
Contacts	60





LA MARCHÉ, C'EST BON POUR...¹

La marche fait son grand retour sur le devant de la scène, que ce soit dans le cadre de sa pratique utilitaire, sportive ou touristique. S'il est un élément positif à retenir de la crise sanitaire², qui a ébranlé la Wallonie comme le reste du monde, c'est qu'elle a mis en exergue tout l'intérêt des modes actifs pour nos déplacements quotidiens.

Alors saisissons l'occasion de redonner à la marche toute la place qui lui revient dans la mobilité plurielle du 21^e siècle !

Parmi les modes actifs, la marche à pied, souvent oubliée des politiques d'aménagement, présente incontestablement de nombreux avantages à mettre en avant (santé, économie, lien social, environnement...).

Il est important de rappeler qu'il n'existe pas un piéton mais des piétons. Nous ne se sommes pas tous égaux face à la marche. Notre pratique varie en fonction de nos habitudes, de notre profil, de notre âge, de notre genre, de notre handicap le cas échéant. La marche est parfois aussi le seul mode de déplacement possible. Que ce soient dans les infrastructures, les services mis en place, les règlements, il est donc important de réfléchir la marche sous l'angle de nos capacités à nous déplacer. Nous devons veiller à répondre aux besoins de celles et ceux qui ont le plus de mal à se déplacer dans l'espace public, à savoir les Personnes à Mobilité Réduite³ (PMR) en visant l'accessibilité universelle⁴ notamment dans les aménagements. Le Plan piéton souhaite aussi mettre en avant les besoins des enfants, des personnes âgées par rapport à la marche. D'ailleurs, si une réponse est apportée aux besoins de ces deux dernières catégories, il y a toutes les chances pour que les besoins de toute la population soient rencontrés.

Ce Plan piéton est complémentaire au Plan accessibilité 2022-2024⁵ dont l'objectif est d'assurer l'autonomie et la participation de tous à la société, notamment en éliminant les barrières existantes. Ce dernier a comme objectif, entre autres, la mise en place d'un décret cadre sur l'accessibilité visant à assurer, pour une échéance à définir, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite aux bâtiments, aux espaces publics, aux services, aux événements et à l'information. Le Plan piéton est donc complémentaire au Plan accessibilité et vise clairement à répondre aux besoins et enjeux liés à l'accessibilité.

¹ Texte tiré et adapté du site de l'ASBL Tous à Pied (30/12/22) : <https://www.tousapied.be/articles/la-marche-cest-bon-pour/>

² Changement des modes de transports à la suite du COVID19, 11% des personnes circulant à voiture sont favorables à l'idée de changer de mode. <https://www.vias.be/fr/newsroom/3-contributions-de-notre-dernier-barometre-de-la-mobilite-susceptibles-daider-votre-entreprise-a-reinventer-la-mobilite-dans-le-monde-post-covid-19/>

³ <http://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-citoyen/a-pied/personnes-a-mobilite-reduite.html>

⁴ <https://www.avig.be/fr/vie-quotidienne/accessibilite/acteurs-de-laccessibilite>

⁵ <https://morreale.wallonie.be/home/presse--actualites/communiqués-de-presse/presses/la-wallonie-adopte-son-plan-accessibilite-2022-2024-au-bénéfice-des-personnes-en-situation-de-handicap.html>

Quand il est question du piéton, il est aussi important de prendre en compte la dimension du genre. Comme le rappelle Yves Raibaud⁶, nos villes se déclinent surtout au masculin (noms de rues, places, loisirs dans la ville...). Telles qu'elles sont conçues, nos villes renforcent les inégalités entre les femmes et les hommes et en créent de nouvelles. Or, il est possible de rendre nos espaces publics égalitaires en sortant du concept des « villes faites par les hommes pour les hommes ».

Les préjugés sur la marche ont la vie dure. « Ce n'est pas du sport », « c'est pour les vieux », « c'est un mode lent », « les piétons doivent être absolument séparés des autres modes pour être en sécurité », « la marche est réservée à ceux qui habitent en centre-ville », « les piétons sont uniquement sur les trottoirs et passages pour piétons »⁷... Alors qu'en son temps, Hippocrate disait déjà que « la marche est le meilleur remède pour l'homme ».

La marche, c'est bon pour la santé

L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) préconise 30 minutes d'activité physique par jour pour bénéficier de répercussions positives sur la santé. S'adonner quotidiennement à la marche à pied répond au besoin de pratiquer une activité physique régulière. La marche permet une réduction de la sédentarité, de l'obésité, et prévient les maladies cardio-vasculaires (Héran, 2011⁸). Et même si marcher, pour se rendre au travail ou à un arrêt de transport en commun par exemple, peut parfois s'avérer plus lent que de recourir à un autre mode de déplacement, cela signifie aussi profiter d'un temps utile pour pratiquer une activité physique... Et in fine, faire des économies dans les soins de santé.

En faisant la promotion de la marche, on améliore aussi notre environnement. La marche participe d'ailleurs à l'un des enjeux européens de l'horizon 2050 (vision à long terme), à savoir la décarbonisation (réduction des gaz à effet de serre)⁹.

La marche, c'est bon pour l'économie

Favoriser la marche est aussi un investissement rentable pour une commune. Comme le montre une enquête¹⁰ de 2019, chaque kilomètre parcouru par une voiture entraîne un coût externe de 0,11 €, tandis que le vélo et la marche rapportent respectivement 0,18 € et 0,37 € par kilomètre. Une autre étude¹¹ montre l'importance de la marche pour le commerce local. En effet, contrairement aux idées reçues, c'est très souvent à pied qu'on se rend dans les petits et moyens commerces. La marche est aussi primordiale pour le tourisme de proximité. Une commune où il fait bon marcher est une commune plus accueillante pour les touristes, et qui compte davantage de nuitées dans les hôtels, de repas consommés dans les restaurants, d'achats dans les boutiques... La randonnée étant généralement une activité gratuite, il est difficile d'évaluer son impact économique. Pourtant, les différentes études montrent son importance au niveau de l'économie locale¹².

Il s'agit d'un mode de déplacement particulièrement respectueux de l'environnement au sens large du terme. D'une part, ce mode ne consomme aucune énergie particulière, mise à part l'énergie propre à l'individu qui pratique la marche. Il permet de répondre aux objectifs de la transition énergétique, qui traduit le passage d'un système dépendant essentiellement des énergies fossiles, à un système centré sur la consommation d'énergie renouvelable. D'autre part, si l'on comprend le terme « environnement » comme ce qui nous entoure, on peut dire que si l'on rééquilibre les espaces en faveur des piétons, on créera un environnement plus convivial susceptible d'augmenter le capital social des individus.

La marche contribue également au maintien, à la réhabilitation et à l'entretien des chemins et sentiers, et favorise la découverte du patrimoine naturel et bâti¹³.

6 <https://www.urbislemag.fr/la-ville-faite-par-et-pour-les-hommes-billet-509-urbis-le-mag.html>

7 [A pied d'oeuvre. Mettre les piétons au cœur de la fabrique des espaces publics - La librairie ADEME](#)

8 , La ville morcelée : effets de coupure en milieu urbain

9 <https://www.consilium.europa.eu/fr/policies/climate-change/>

10 <https://www.eltis.org/discover/news/new-study-reveals-social-benefits-cycling-and-walking-eu?fbclid=IwAR1V2-DoPtmt-Qa5TPqUI59yapXTRFb1B9aBzuVcWxE-WgVJeHf4xti2Anw>

11 <https://blogs.alternatives-economiques.fr/chassignet/2019/12/12/commerces-de-proximite-en-finir-avec-le-dogme-du-no-parking-no-business>

12 <https://www.ofme.org/documents/Accueil/Guide-LEADER-val-tourisme-territoires-ruraux.pdf>

13 Réhabiliter les chemins et sentiers. <https://territoires.frw.be/uploads/7/8/3/9/78394446/les-chemins-et-sentiers---fiche-d%C3%A9tail%C3%A9e.pdf>

La marche, c'est bon pour le lien social

« La marche est un prélude, un point de départ [...]. Elle favorise un contact direct avec la collectivité et permet de respirer l'air frais, de passer du temps à l'extérieur, [...] de vivre des expériences et de s'informer. A la base, la marche est une forme de communication entre les personnes qui partagent l'espace public » (Gehl, 2012, Pour des villes à échelle humaine). Elle participe ainsi au renforcement de l'urbanité entendue comme [un caractère propre d'un espace public] organisé pour faciliter au maximum toutes les formes d'interaction (Géoconfluences, 2017). Ce mode de déplacement permet d'augmenter les relations sociales entre les individus et de rendre nos espaces publics plus conviviaux et vivants. De plus, remettre la marche à pied sur le devant de la scène, c'est aussi combattre les injustices de l'accès à la mobilité pour les personnes non-motorisées. En effet, à l'exception des personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap, chaque individu se retrouve en situation d'égalité face à ce mode de déplacement. C'est ce qu'appelle Jan Gehl (Ibid.), la « durabilité sociale ». En aménageant donc des espaces favorables aux piétons, avec une attention pour les Personnes à Mobilité Réduite, on développe une politique qui touchera un maximum de personnes en visant à réduire de manière significative les difficultés à se déplacer.

La marche comme mode de déplacement

Il s'agit du premier mode de déplacement. Tout le monde est amené à marcher, même lors d'un déplacement en voiture, pour effectuer les premiers mètres vers le véhicule ou les derniers jusqu'au lieu de destination. Il est également totalement complémentaire avec les modes de transport collectifs car la marche à pied est toujours utilisée lors d'un déplacement :

- En début de parcours pour se rendre à un point d'arrêt de transport ;
- Au milieu du parcours pour effectuer une correspondance ;
- À la fin du parcours pour se rendre à sa destination finale.

Réaménager les espaces en faveur des piétons revient donc à améliorer les performances du système de transport alternatif à la voiture individuelle basé sur l'intermodalité (l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement). De plus, la marche partage, avec le vélo, le grand avantage de la fiabilité du temps de parcours. Au cours de sa vie, chaque personne sera confrontée à devoir se déplacer dans l'espace public en rencontrant une difficulté à se mouvoir, même temporaire (entorse, grossesse, courses ou charges à transporter, vue amoindrie, âge avancé, handicap...).

Quelles mesures pour augmenter le nombre de déplacements quotidiens à pied ?

Le principe S.T.O.P., inscrit dans le décret wallon relatif à la Mobilité durable et à l'Accessibilité, guide les différentes décisions et actions prises au niveau wallon.

Ce principe est décrit comme suit dans le décret précité : « Les aménagements sont priorisés en fonction des besoins des usagers de la manière suivante :

- Les aménagements en faveur des piétons (Stappen) ;
- Les aménagements en faveur des cyclistes (Trappen) ;
- Les aménagements en faveur des transports publics, des transports privés collectifs tels que les taxis, les voitures partagées ou le covoiturage (Openbaar Vervoer) ;
- Les aménagements en faveur des transports individuels tels que les parkings de délestage (Privé Vervoer). »

Un enjeu majeur consiste également à rencontrer les objectifs de la vision FAST 2030 où la part modale de la marche doit passer de 3% à 5%.

« La part modale de la marche devra passer de 3 % à 5 %, entraînant parallèlement, comme pour le vélo, une amélioration notable de la santé des citoyens. Diverses mesures seront prises à cet effet, tant en matière d'infrastructures (établissement, identification, réhabilitation et entretien des cheminements piétons) que pour susciter la prise de conscience des bienfaits de la marche/course vers son lieu de travail, comme activité sportive quotidienne¹⁴ ».

Mais au-delà de ce chiffre, ce sont surtout les courtes distances qui sont visées. L'objectif de ce plan est de permettre un report modal vers la marche pour les distances inférieures à deux kilomètres, voire cinq kilomètres.

C'est dans ce contexte qu'est présenté ce plan d'actions, composé de quatre volets sur lesquels il importe de travailler simultanément, et qui a pour objectif de rendre la pratique de la marche à la fois possible, sûre, confortable et normale pour toutes et tous, dès nos premiers pas, jusqu'à la fin de notre vie.

VOLET 1 : ASSURER LA GOUVERNANCE : ASSURER L'ORGANISATION ET LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN, LES MOYENS FINANCIERS ET HUMAINS, LE SUIVI DES ACTIONS

Ce volet reprend diverses mesures et actions visant à intégrer les enjeux de la politique piétonne dans toutes les politiques, et dans le quotidien des décideurs et des personnes en charge de la mise en place de mesures visant à faciliter les déplacements à pied. Le développement d'infrastructures ou de services en faveur des piétons s'avère parfois difficile car les personnes en charge de rendre effectives ces actions ne sont pas formées aux enjeux d'une politique piétonne. Les règles ne sont pas toujours adaptées au développement de la pratique de la marche, auquel cas il y a lieu de les amender. Afin de savoir d'où l'on vient, où l'on va, ce qui fonctionne et ce qui doit être amélioré, il est important également de monitorer la pratique de la marche en Wallonie.

Le changement attendu est que la politique piétonne soit implémentée de manière plus prégnante dans les politiques publiques (réglementation, formation, planification, monitoring...).

VOLET 2 : SE DÉPLACER À PIED : METTRE EN PLACE ET MAINTENIR DES AMÉNAGEMENTS EN FAVEUR DE LA MARCHÉ

L'objectif de ce volet vise l'ensemble des acteurs impliqués dans la mise en place des réseaux et infrastructures permettant aux usagers de se déplacer à pied en sécurité, de manière directe et agréable. Lorsqu'ils sortent de chez eux, les piétons ne doivent pas être bloqués par des barrières physiques (trottoirs non conformes, encombrés...) ou psychologiques (peur de l'agression, sentiment d'insécurité par rapport aux autres véhicules...) qui les empêcheraient de rejoindre leur lieu de destination (travail, école, arrêt de transport en commun...), qu'ils soient valides ou à mobilité réduite. Afin d'obtenir un véritable report modal vers la marche, c'est certainement le volet dans lequel les investissements doivent être prioritaires et les plus importants.

Le changement attendu est que les acteurs impliqués dans la mise en place des réseaux et infrastructures piétons intègrent réellement les besoins des piétons dans les aménagements.

¹⁴ <https://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilit%c3%a9/FAST%20Mobilite%20Wallonie%202030.pdf>



VOLET 3 : OFFRIR DES SERVICES.

Si l'infrastructure est l'élément de base pour développer une politique piétonne, il est parfois nécessaire d'accompagner des groupes cibles (communes, écoles, entreprises, public précarisé...) pour leur permettre de se déplacer à pied, en sécurité et de manière autonome, dans l'espace public. Parfois, l'infrastructure ne se suffit pas à elle-même et il est nécessaire de mettre en place des projets qui permettront aux citoyens (les enfants, les personnes âgées ou encore l'ensemble de la communauté) de se réapproprier l'espace public. Les collectivités doivent parfois être accompagnées pour tester des projets.

Le changement attendu est que ces publics se sentent en capacité de se réapproprier l'espace public (sécurité, autonomie, etc.).

VOLET 4 : COMMUNIQUER SUR LA POLITIQUE PIÉTONNE POUR SENSIBILISER ET RÉCOMPENSER LES PIÉTONS, ENCOURAGER LES PIÉTONS HÉSITANTS, ET CONVAINCRE LES PIÉTONS POTENTIELS.

De nombreuses actions visant à favoriser la marche existent déjà en Wallonie mais elles sont parfois méconnues. Ce constat est valable tant pour les citoyens que pour les décideurs, les techniciens... D'autres seront mises en avant dans les années qui viennent. Les raisons de se déplacer à pied (santé, bien-être, impact environnemental, économie...) sont également souvent méconnues. Il est donc important de les mettre en avant.

Le changement attendu est que la perception quant à la marche et aux enjeux piétons de ces publics-cibles évolue et que les actions mises en place en Wallonie soient mieux connues.

8

Le monitoring du Plan et de ses actions :

Comme indiqué plus haut, l'objectif du Plan est d'augmenter la part modale de la marche de 3% à 5% (Vision FAST). Mais au-delà de ce chiffre, ce seront surtout les courtes distances qui seront visées (augmentation des parts modales de la marche pour les distances inférieures à deux kilomètres, voire cinq kilomètres).

Pour chaque action, un indicateur de réalisation est précisé. Il fournit des informations sur le « produit » (biens et services) de chacune de ces actions. Le plan d'actions prévoit également des indicateurs de résultat, qui visent, eux, à fournir des informations sur ce qui a changé (au-delà de ce qui a été produit). Ces changements attendus sont explicités dans les quatre sous-sections précédentes.

Par ailleurs, en termes de résultat, il est important de distinguer les effets bruts des effets nets. L'effet brut de l'action est l'effet observé directement attribuable à cette action. Par exemple, une action peut être évaluée via le nombre de formations données (indicateur de réalisation). Cet indicateur permettra de savoir si l'action est concrètement mise en œuvre. Mais, pour connaître l'impact d'une action ou d'un ensemble d'actions sur la pratique de la marche, une évaluation de l'effet net doit être réalisée. Par effet net, on entend l'effet qui peut être attribué à la mise en œuvre du plan. La mesure de l'effet net (qui n'est pas observable) nécessite le recours à des techniques propres à l'évaluation.

Afin d'objectiver ces effets, et donc l'impact du Plan, un Observatoire des Modes actifs sera mis en place pour mesurer l'évolution de la pratique de la marche (et autres mobilité actives) en Wallonie. Cependant, il ne faut pas oublier que la vision FAST s'inscrit dans une transition climatique et que l'enjeu de diminuer les kilomètres parcourus en voiture est essentiel. Dès lors, pouvoir déterminer dans quelle mesure la politique en faveur de la marche a bien permis de réduire l'usage de la voiture a également toute sa pertinence. D'autres outils que l'observatoire devront donc évaluer l'impact des politiques en faveur de la marche, notamment le Tableau de Bord de la Mobilité. Des études qualitatives viendront aussi compléter les études statistiques afin d'évaluer l'évolution des pratiques

de la marche et ainsi mesurer si les actions mises en place ont un impact sur celle-ci. Un inventaire des infrastructures piétonnes permettra également de mesurer l'évolution des aménagements à destination des piétons.

La temporalité des actions.

Chaque action reçoit un indice de priorité de mise en place :

- 1. = A poursuivre/Renforcer
- 2. = A réfléchir et mettre en place d'ici fin 2024
- 3. = A réfléchir pour être mis en place à partir de 2024
- 4. = A réfléchir à partir de 2024



VOLET 1 : ASSURER LA GOUVERNANCE

MESURE 1.1 : ASSURER LA MISE EN PLACE DE LA STRATÉGIE PIÉTONNE.

OBJECTIF :

Travailler à la mise en place stratégique des politiques piétonnes à l'échelle de la Wallonie.

ACTIONS À METTRE EN PLACE :

● 1.1.1. Animer une Task force wallonne :

Cette TF a pour but de mettre en place un réseau d'acteurs institutionnels et de les fédérer pour une meilleure prise en compte de la marche aux différents niveaux de pouvoirs. Elle regroupe les différentes compétences ayant un lien avec le développement de la marche en Wallonie comme la Mobilité, la Sécurité routière, le Tourisme, l'Aménagement du territoire ou encore la Santé et l'Économie. Le SPW MI a en charge d'animer cette TF (via son Manager Mobilité active). Le Commissariat général au Tourisme viendra en appui, via la personne en charge des projets touristiques en lien avec la marche. Différents groupes de travail serviront à alimenter les travaux de celle-ci. Un membre du groupe de travail « représentants des usagers » est également invité à cette TF. Les TF vélo et piéton pourront éventuellement être fusionnées.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X= pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X	X	X	X	X	X	X
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT/ VISITWallonia	UVCW	FRW
X	X	X	X	X	X	X

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Liste des réunions tenues et des points discutés (via PV des réunions)

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable

● **1.1.2. Animer un groupe de travail « représentants des usagers » :**

S'y retrouvent : Tous à Pied, Atingo, Access-i, CAWAB, UWE, UCM, les cellules syndicales, Chemins du Rail, Empreintes, Club Alpin Belge (fédération de la Marche reconnue par la FWB), Sentiers de Grandes Randonnées... Il s'agit d'un groupe de travail mixte Mobilité/Tourisme. Ce Groupe de travail est convoqué à intervalle régulier pour faire le point sur le plan d'actions, entendre les usagers sur les dossiers problématiques. Le Commissariat général au Tourisme viendra en appui, via la personne en charge des projets touristiques en lien avec la marche.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (x = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
				X		

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Liste des réunions tenues et des points discutés (via PV des réunions)

Sources financières à mobiliser :

- Couverte dans le cadre des subventions actuelles octroyées aux différentes associations précitées

● **1.1.3. Faire remonter les besoins liés à la marche aux différentes échelles du territoire (communal, régional, fédéral, européen) :**

Actuellement, il n'existe pas de commission piétonne à l'échelle fédérale, ni européenne. Cependant, l'administration wallonne sera attentive à faire remonter les différents besoins et points d'attention au niveau des instances européennes, fédérales, communautaires concernées par les actions en lien avec la politique piétonne. La Wallonie proposera la mise en place d'une commission fédérale piétonne, à l'instar de la commission fédérale vélo.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (x = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
				X		

MESURE 1.2. : ASSURER LE MONITORING DE LA POLITIQUE PIÉTONNE

OBJECTIF :

Un monitoring des pratiques piétonnes permet d'évaluer l'évolution de la pratique de la marche, des objectifs fixés, de pouvoir adapter les mesures mises en place. Il s'agit aussi d'un outil important de communication et de sensibilisation. Il doit aussi permettre d'affiner les rapports concernant les déplacements des Wallons, en intégrant mieux la réalité multimodale. A titre d'exemple, dans les statistiques actuelles, l'entièreté du trajet est souvent attribuée au mode de transport principal, ce qui devrait être corrigé.

ACTIONS À METTRE EN PLACE :

● 1.2.1. Mieux connaître l'usage de la marche au niveau statistique :

Afin de suivre la tendance de l'utilisation de la marche de façon centralisée, le souhait est de mettre en place un observatoire des modes actifs avec un volet utilitaire mais également touristique. Cet observatoire sera nourri via des comptages manuels, automatiques ou citoyens, des enquêtes de mobilité, un baromètre piéton¹⁵, des sondages ou encore via la mise à disposition de données de type "big data". Une attention particulière sera portée à l'homogénéité des données récoltées afin de permettre un traitement et une comparaison de celles-ci dans le temps. Cet observatoire¹⁶ s'intégrera dans le Tableau de Bord de la Mobilité de la Région wallonne.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
X		X		X		

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2023 : x
- -2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Liste des réunions tenues et des points discutés (via PV des réunions)

Sources financières à mobiliser :

- Couverte dans le cadre des subventions actuelles octroyées aux différentes associations précitées

¹⁵ <https://www.tousapied.be/nos-projets/barometre-pieton/>

¹⁶ Une étude est en cours visant à l'élaboration des modes de collecte d'informations et des méthodologies pour une mesure de la pratique des modes actifs en Wallonie. Le système d'information élaboré qui en découlera permettra de constituer les bases d'un « observatoire des modes actifs » à l'échelle régionale et dont la forme institutionnelle reste à définir.

1.2.2. Mieux connaître l'usage de la marche au niveau qualitatif :

L'observatoire¹⁷ des modes actifs sera aussi chargé de réaliser des études « qualitatives » sur la pratique de la marche. Par exemple, l'utilisation de la marche dans les espaces publics sous le prisme du genre ou de l'âge.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
X		X		X		

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre d'enquêtes menées

Sources financières à mobiliser :

- Couverte dans le cadre d'une subvention octroyée à l'IWEPS
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la mise en place d'un Observatoire des Modes Actifs (servira à plusieurs actions)

● 1.2.3. Inventorier les aménagements piétons et leur état :

Afin de disposer d'un état des lieux à jour de l'ensemble du réseau, des infrastructures piétonnes, indépendamment du gestionnaire du réseau. Assurer une inspection des infrastructures spécifiquement mises en place pour les piétons, pouvoir s'assurer que les infrastructures mises en place conservent un niveau de qualité et de sûreté optimal dans le temps, grâce à un contrôle, un entretien et un remplacement réguliers.

L'inventaire de l'existant est d'ailleurs souvent l'une des premières étapes/missions lors d'une réflexion sur la mise en place d'un réseau piéton, d'un groupe de travail « mobilité / mobilité active » dans le cadre des Opérations de Développement rural.

Ceci pourra se faire via différentes sous-actions :

- L'actualisation de l'Atlas des voiries communales permettant de connaître l'ensemble du réseau viaire potentiellement disponible pour les piétons.
- A l'instar de ce qui est en train d'être mis en place pour les infrastructures cyclables, mettre à disposition un outil de cartographie dynamique piéton permettant d'encoder les aménagements piétons sur l'ensemble du réseau.
- Inventorier et caractériser les infrastructures piétonnes sur voiries régionales.
- Promouvoir l'utilisation d'outils permettant de faire remonter des anomalies (GAP pour les voiries régionales, à destination des agents régionaux, ou de type Fix My Street pour toute catégorie de voirie, à destination des communes et citoyens) et faciliter leur analyse, l'interconnexion des outils, la résolution des problèmes, ainsi que la réponse à l'usager.

¹⁷ Une étude est en cours visant à l'élaboration des modes de collecte d'informations et des méthodologies pour une mesure de la pratique des modes actifs en Wallonie. Le système d'information élaboré qui en découlera permettra de constituer les bases d'un « observatoire des modes actifs » à l'échelle régionale et dont la forme institutionnelle reste à définir.

Le travail étant très conséquent, une priorisation des lieux est envisageable (ex. abords d'écoles, gares, hôpitaux... dans un rayon de 1 à 2 km).

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X		X				
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
				X		X

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 3

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Pourcentage du territoire couvert par un inventaire des infrastructures piétonnes

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable, à définir ultérieurement

● **1.2.4. Assurer la concertation des usagers dans l'analyse des décisions « réseaux et infrastructures piétonnes » :**

Mener avec les usagers la réflexion sur le réseau piéton wallon dans le but d'objectiver les profils des usagers, leurs motivations, les freins rencontrés, leurs origines-destinations, leur sentiment de sécurité/insécurité. Ceci pourra se faire via différentes sous-actions :

- Mise en place du processus repris dans la directive européenne 2019/1936 relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières, pour la prise en compte de la mobilité et de la sécurité pour l'ensemble des usagers lors de l'élaboration et du suivi des projets d'espaces publics.
- Consultation des représentants des usagers au sein des commissions et comités modes actifs communaux, CCATM, CLDR. Les informations transmises dans ces comités seront remontées à la Région.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X= pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X		X				
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
						X

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Mise en place d'outils de consultation
- Suivi apporté aux propositions soumises

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable

● 1.2.5. Mettre en place un outil d'identification des accidents impliquant des piétons :

Mieux connaître les accidents impliquant des piétons. L'objectif est double : d'une part avoir une compréhension plus fine des facteurs et des circonstances des accidents impliquant des piétons et, d'autre part, identifier les zones accidentogènes pour les piétons.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
		X				

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 3

- 2023 :
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Mise en place d'un centre de connaissance
- Suivi apporté aux propositions soumises

Sources financières à mobiliser :

- A définir par l'AWSR

● 1.2.6. Mettre en place un monitoring analytique des dépenses et des bienfaits d'une politique piétonne :

Premièrement, pouvoir préciser les coûts des différents équipements, infrastructures mais aussi services liés à la politique piétonne. Ceci dans le but de disposer d'un référentiel commun à la région et d'aider les collectivités dans leurs choix d'investissements. Deuxièmement, continuer à évaluer les impacts positifs d'une politique piétonne sur l'économie, la santé, le tourisme....

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X	X	X		X	X	X
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
X	X		X	X	X	X

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 3

- 2023 :
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Rédaction du document

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable – à définir ultérieurement



MESURE 1.3. : METTRE EN PLACE UN PLAN DE FORMATION

OBJECTIF :

Utiliser les nombreuses compétences des professionnels, actuels et futurs, de la mobilité pour œuvrer à changer les mentalités et mettre en place des projets en faveur de la marche. Cela permettra à chacun d'être à jour en matière de prise en compte des piétons dans les aménagements et de pouvoir communiquer pour développer la politique piétonne. Il est donc nécessaire d'intégrer les enjeux de la marche dans les programmes de mobilité durable destinés aux entreprises, aux communes, aux villes, aux régions...

ACTIONS À METTRE EN PLACE :

● 1.3.1. Intensifier la prise en compte de la marche et de ses aspects sécuritaires dans les formations à destination des écoles (EMSR) :

Lors de leur formation, les Référents en Education à la Mobilité et à la Sécurité Routière dans les écoles acquièrent des compétences nécessaires pour inciter à l'usage de modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle, autour des dimensions « mobilité » et « sécurité », ainsi que les outils permettant de mettre en place des animations. La prise en compte des actions pour les piétons continuera à être développée dans le cadre de ces formations, notamment via des boîtes à outils « piéton » à destination des écoles reprenant les formations existantes, appels à projets, outils de communication...

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
		X				

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de personnes formées
- Nombre d'heures consacrées à la politique piétonne

Sources financières à mobiliser :

- Intégré à la formation actuelle des référents EMSR

● Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser de visites de terrains (servira à plusieurs actions)**1.3.2. Intensifier les formations à destination des entreprises (Mobility Manager) :**

Les référents mobilité dans les entreprises acquièrent les compétences nécessaires pour convaincre de l'intérêt d'une autre mobilité dans les déplacements domicile-travail (et professionnels) et de l'importance de proposer des services en la matière. Il est question ici de développer l'usage de la marche en sécurité par les employés. La prise en compte des actions pour les piétons continuera à être développée dans le cadre de ces formations, notamment en :

- Continuant à assurer la formation de Mobility Manager lors de plusieurs sessions par an ;
- Intégrant une dimension mobilité/sécurité routière dans les formations de reconversion professionnelle, de conseiller en environnement (ex. IFAPME) ou encore dans le cadre de formations données par divers partenaires (AWSR, Tous à Pied...).

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X					X	
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
		X				

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de personnes formées
- Nombre d'heures consacrées à la politique piétonne

Sources financières à mobiliser :

- Intégré à la formation actuelle des Mobility Managers, organisée en partenariat avec l'UWE
- Intégré dans le cadre du soutien financier accordé aux associations précitées
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser des visites de terrains (servira à plusieurs action)
- Via l'AWSR qui n'organise pas de formation spécifique « Piéton » mais des formations « partage de la route » où la marche est reprise.

● **1.3.3. Intensifier les formations des Conseillers en Mobilité (CeM) et Conseillers en Aménagement du territoire et en Urbanisme (CATU), qui comprennent un module piéton :**

Continuer à développer la formation continue des Conseillers en Mobilité et des Conseillers en Aménagement du territoire et en Urbanisme sur diverses matières, dont la politique piétonne (Code de la route, infrastructures, transport des marchandises...). Des formations continues en présentiel ou encore des webinaires thématiques sur la plateforme web CEM seront prévus.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						

IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
				X	X	

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de personnes formées
- Nombre d'heures consacrées à la politique piétonne dans la formation.

Sources financières à mobiliser :

- Intégré à la formation actuelle des CeM et CATU
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser des visites de terrains (servira à plusieurs action)

● 1.3.4. Intensifier les formations à l'accessibilité :

Continuer à développer ces formations permettant aux auteurs de projets/personnes en charge de la réalisation, de l'exécution et de la réception de travaux d'acquérir les savoirs et savoir-faire nécessaires à la conception, à l'exécution et à la gestion de voiries et espaces publics accessibles. Ces formations visent tant les administrations régionales que communales.

19

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de personnes formées
- Nombre d'heures consacrées à la politique piétonne

Sources financières à mobiliser :

- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la

limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser des visites de terrains (servira à plusieurs actions)

● **1.3.5. Proposer des formations piétonnes à l'attention des politiques et agents impliqués dans la politique piétonne, aux niveaux régional, communal, privé :**

Cette formation pourra se faire en complément de la formation de Conseiller en Mobilité de la Wallonie. Ces formations viseront à aborder les différents axes stratégiques de la politique piétonne : gouvernance, réseaux et infrastructures, services, communication et sensibilisation.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
				X	X	

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de personnes formées
- Nombre d'heures consacrées à la politique piétonne

Sources financières à mobiliser :

- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser des visites de terrains (servira à plusieurs actions)

● **1.3.6. Sensibiliser les futurs professionnels de la mobilité (étudiants en architecture, en urbanisme, futurs ingénieurs civils...) à la politique piétonne :**

La Région se met à disposition du monde académique pour permettre d'avoir le plus en amont possible une vision intégrée de la marche dans le cadre de la mobilité utilitaire ou de tourisme, de la sécurité routière et des aménagements. Un cours de gestion de la mobilité et/ou de tourisme et sécurité routière pourrait être également proposé dans le cursus universitaire, notamment dans les masters des différentes universités et hautes écoles francophones proposant un master en environnement, en développement durable, en urbanisme et aménagement du territoire.... Des sujets de stages ou de mémoires peuvent également être proposés aux étudiants (ex : recherches de solutions urbanistiques ou actions à mettre en place pour faciliter les déplacements à pied vers une école).

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
				X	X	

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 3

- 2023 :
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de personnes formées
- Nombre d'heures consacrées à la politique piétonne

Sources financières à mobiliser :

- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la consultance sur la marche (servira à plusieurs actions)

● **1.3.7. Développer et soutenir un Pool Piéton relatif aux méthodologies d'apprentissage et à la pratique de la marche dans la circulation :**

Former les conseillers en mobilité, agents de prévention et de sécurité, éducateurs sportifs, policiers, bénévoles... Ils sont alors disponibles pour soutenir les différentes dynamiques imaginées au sein de la commune et de ses écoles, entre autres pour l'encadrement du Brevet du Piéton, de Pédibus, de Rangs piétons, pour la mise en place de rues scolaires, de zones de rencontres, de zones piétonnes.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X				X		
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
		X				

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 3

- 2023 :
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de personnes formées

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable, à déterminer ultérieurement



MESURE 1.4. : ASSURER UN SUIVI ET UNE ÉVOLUTION DE LA RÉGLEMENTATION ET DE LA PLANIFICATION DE LA POLITIQUE PIÉTONNE

OBJECTIF :

Afin de rendre la pratique de la marche plus aisée et plus sûre, une évolution des règles est parfois nécessaire, tout comme l'imposition réglementaire de certains standards (largeur, planéité des trottoirs, disposition des bornes de recharges électriques en-dehors des trottoirs...).

Il convient de prendre systématiquement en compte les besoins des piétons en matière d'aménagement des espaces publics et plus spécifiquement en matière de gestion de la circulation, et de respecter les bons principes de planification de « courtes distances », comme éviter les détours ou encore favoriser la perméabilité des déplacements piétons au sein des quartiers, îlots urbains et espaces bâtis.

Durant des décennies, nous avons procédé à une séparation des flux, reléguant les piétons sur des espaces de plus en plus réduits, notamment dans un objectif de fluidification des flux motorisés. Il faut aujourd'hui opérer un changement de paradigme et remettre le piéton au centre des préoccupations. Les besoins des piétons en termes de confort et de sécurité doivent être pris en compte prioritairement.

Sans pour autant le déresponsabiliser, il est important que les règles qui régissent l'utilisation de l'espace public protègent mieux le piéton, notamment en renforçant les mesures de sanction lorsque la sécurité des piétons est mise en cause.

Tel que prévu dans le décret wallon relatif à la Mobilité durable et à l'accessibilité, une attention particulière sera portée pour que le principe STOP soit pris en compte dans l'évolution des règles.

Une des mesures concerne par exemple l'adoption de recommandations standards de construction minimum pour les trottoirs, la définition de sections linéaires, un statut proche de la zone de rencontre qui permet aux piétons de passer partout sur la chaussée (et pas seulement par le linéaire le plus direct et en angle droit par rapport à la route des véhicules motorisés), de feux favorables aux piétons avec des temps de passage améliorés, une longueur minimum dans les traversées et des traversées en une seule fois, une visibilité accrue en amont des passages pour piétons.

Les trottoirs étant soumis à une pression importante (panneaux de signalisation, terrasses, poubelles domestiques... et maintenant, implantation de bornes de recharges électrique), il est nécessaire de faciliter la mise en place de règles et recommandations permettant aux trottoirs de garder leur fonction première, à savoir le déplacement des piétons.

Il est également important de continuer à travailler à la sécurisation des trottoirs par rapport à la voirie, à la sécurisation des passages pour piétons, à l'adaptation des vitesses lorsque cela est pertinent, à la mise en œuvre d'une politique de prévention et de répression qui soit plus dense et davantage ciblée sur la mise en danger des usagers actifs.

A partir de 2025, il sera déployé, en étroite concertation avec les communes, des zones apaisées dans les agglomérations et en particulier les zones 30, et sera favorisée la réduction de vitesse de 90 à 70km/h sur les autres routes, en fonction de la réalité du bâti et de la sécurité de l'ensemble des usagers.

En application du principe STOP, la Wallonie visera à privilégier la circulation des piétons en cas de conflit d'usages, notamment avec la circulation automobile. En juin 2018, le parlement de Berlin a approuvé la première loi de mobilité d'Allemagne qui promeut des mesures pour rendre la ville plus piétonne et marchable.

En 2017, un amendement de la loi sur la construction allemande a intégré une catégorie de zonage dite « zones urbaines » dont l'objectif était de permettre le redéveloppement des espaces bâtis en encourageant une densité et une mixité d'usages et ainsi créer des opportunités pour établir une ville mixte des courtes distances (modifications des surfaces de construction, des surfaces de plancher). Il importe en effet d'établir des structures spatiales compactes, de favoriser les courtes distances, de promouvoir des espaces mixtes et de renforcer l'économie locale.

ACTIONS À METTRE EN PLACE :

1.4.1. Proposer des adaptations des codes de la route (régional et fédéral) pour mieux prendre en compte les besoins des piétons : en concertation avec les usagers, la Cellule Mobilité Active du Service Public de Wallonie fait remonter à ses collègues du SPW Mobilité et Infrastructures des propositions de révision du Code de la Route (compétence fédérale), celui-ci offrant toute une série de possibilités d'améliorer significativement la qualité du réseau piéton. Par exemple : la Région wallonne sera attentive à proposer des améliorations sur les objectifs du code (prise en compte de l'espace public de manière globale, application du principe STOP...), à suggérer la mise en place de nouvelles normes (interdiction du stationnement moto sur les trottoirs, priorité du piéton lors de la traversée en agglomération...), ou encore à préconiser l'adaptation du régime de sanctions (sanctions plus sévères lors de la mise en danger des piétons).

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
					X	

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Réalisation et adaptation d'articles du Code de la Route qui encouragent les modes de déplacements actifs (dont la marche) et prend en compte leur sécurité.

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable

● **1.4.2. Proposer des adaptations du Code du gestionnaire et du Qualiroutes, ou des recommandations via la Sécurithèque, pour mieux prendre en compte les besoins des piétons et assurer leur sécurité :**

Continuer à faire évoluer ces documents en faveur des piétons au regard du principe STOP. Ceux-ci offrant toute une série de possibilités d'améliorer significativement la qualité des aménagements à destination des piétons.

Ces améliorations concernent notamment l'amélioration des traversées piétonnes en termes de visibilité, ou encore les temps d'attente aux passages pour piétons régis par des feux.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
					X	

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Réalisation et adaptation d'articles du Code du gestionnaire qui encouragent les modes de déplacement actifs (dont la marche) et prennent en compte leur sécurité.
- Réalisation et adaptation des fiches de la Sécurithèque
- Compléter le Qualiroutes en homologuant des types de revêtement pour les aménagements piétons.

Sources financières à mobiliser :

- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés

● **1.4.3. Assurer une base législative permettant la mise en place des diverses politiques piétonnes :**

Notamment via la mise en place d'un décret relatif à la politique de mobilité et modifiant le décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité durable et à l'accessibilité locales. Le décret relatif à l'agrément et aux subventionnements des partenaires en matière de mobilité durable, de sensibilisation et d'éducation à la sécurité routière est également concerné.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
					X	

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Mise en place des décrets

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable

● **1.4.4. Assurer une concordance de la politique piétonne au niveau des outils de planification :**

Renforcer la prise en compte de la marche et de ses aspects sécuritaires dans le cadre des Plans (inter) Communaux de Mobilité, des Plans Urbains de Mobilité, des futurs Plans de Mobilité des Bassins de Mobilité, des Programmes Communaux de Développement Rural, des Schémas de développement communal, des Schémas d'orientation local, ou encore des processus de Revitalisation ou de Rénovation urbaine...

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X		X	X			
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
					X	X

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Réalisation et adaptation de documents stratégiques où le piéton est pris en compte de manière suffisante

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable



● **1.4.5. Réfléchir à des adaptations en matière de réglementation concernant le développement territorial et l'urbanisme pour mieux prendre en compte les besoins des piétons et ou réaliser des documents d'orientation offrant toute une série de possibilités d'améliorer significativement la qualité du réseau piéton.**

Ci-après une liste non exhaustive de mesures/recommandations pouvant être discutées :

- Tenir compte de la sensibilité des piétons et de leur exposition aux facteurs climatiques et aux ambiances, dans l'optique d'améliorer le cadre de vie (ex : cheminements piétons accompagnés de plantations d'arbres, d'espaces de séjour, de cheminements couverts où c'est possible, de présence d'eau sur les places, d'un éclairage créant un climat plus sûr, ou encore agrémentés d'éléments artistiques).
- Réserver les trottoirs existants et à venir à la pratique de la marche : le mobilier urbain et autres bornes de recharge, panneaux routiers, parcmètres, fosses de plantation, balisage, chevalets, enseignes mobiles, drop zones de vélos et trottinettes, planchers de terrasses, etc., ne doivent pas gêner le parcours du piéton. Les planchers de terrasse doivent être réalisés en voirie.
- Lors de la construction d'un nouveau trottoir, prendre en compte la dimension de la norme minimale (1.5m), mais viser également la dimension optimale en lien avec le potentiel piéton présent ou futur.
- Tenir compte d'une qualité d'usage et d'accessibilité pour tous notamment au niveau des revêtement des sols.
- Réfléchir à la notion de qualité d'usage des aménagements pour les piétons et du principe de design universel à appliquer à tout nouvel aménagement de l'espace public.
- Prendre en compte la « Marchabilité » comme critère essentiel dans le design et le développement de plans et réglementations afin que la qualité des espaces piétons devienne une priorité de l'urbanisme.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X		X	X			
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
					X	

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 4

- 2023 :
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Réalisation et adaptation de documents stratégiques où la marche est prise en compte de manière suffisante

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable

● **1.4.6. Adapter la fiscalité liée à la marche :**

La Wallonie veillera à faciliter et à relayer aux instances compétentes les mesures permettant la mise en place d'incitants à la pratique de la marche : prime piétonne, indemnités pour les déplacements à pied.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X		X	X			
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Réalisation et adaptation de documents stratégiques où la marche est prise en compte de manière suffisante

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable

27

● **1.4.7. Assurer une meilleure prise en compte des piétons lors des constructions, rénovations ou transformations d'immeubles :**

Les termes « marchabilité » et « accessibilité » pourraient être intégrés au CODT et au GRU comme critères essentiels dans la conception et le développement de plans et de réglementations.

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X	X		X	X		
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Evolution de la législation pour faciliter l'accessibilité dans les immeubles

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable

MESURE 1.5. : ASSURER UNE MISE EN RÉSEAU DES ACTEURS PIÉTONS

OBJECTIF :

Créer une dynamique entre les collectivités qui s'engagent dans une politique piétonne. Une telle mise en réseau doit permettre d'échanger sur les pratiques de la marche, positives comme négatives, d'intensifier les efforts accomplis par les collectivités ou d'autres organismes et associations en faveur de la promotion de la marche.

ACTIONS À METTRE EN PLACE :

● 1.5.1. Mettre en place un groupement de collectivités/institutions/représentants du monde de la marche :

Rassembler, fédérer les acteurs de la politique piétonne. L'objectif sera d'intégrer la marche dans les financements de recherche : programmes de recherche, appels à projets et subventions pour des projets pilotes. Il conviendra de réfléchir à l'acteur qui est le plus pertinent pour mener cet objectif. A titre d'exemple, citons l'Académie des Modes Actifs (France) et le Fietsberaad (Flandre).

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X	X	X		X	X	X
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
X	X		X	X	X	

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 3

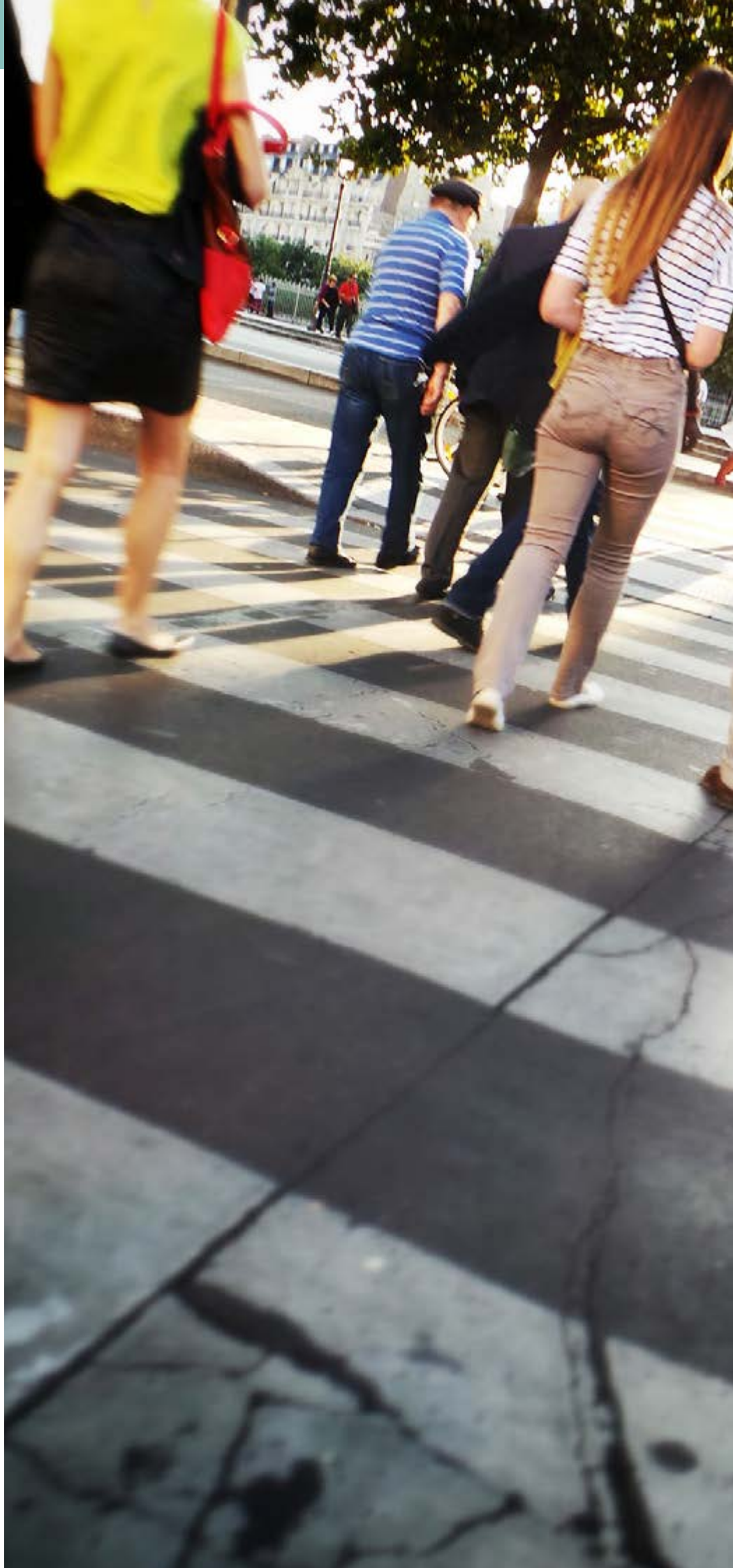
- 2023 :
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Mise en place d'une réflexion sur la structure pouvant assurer ce rôle

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable – à définir ultérieurement



VOLET 2: AMÉNAGER POUR FAVORISER LES DÉPLACEMENTS À PIED

MESURE 2.1. : DÉFINIR DES RÉSEAUX PIÉTONS UTILITAIRES ET RÉCRÉATIFS

OBJECTIF :

Les aménagements en faveur de la marche visent à rencontrer au mieux les besoins des personnes se déplaçant à pied afin de leur offrir une amélioration significative des conditions de déplacement. Ces besoins sont rencontrés par les critères suivants :

- Plus d'espace alloué à la circulation piétonne, ce qui revient à mieux répartir les largeurs disponibles entre usagers ;
- Respect du principe d'accessibilité universelle (traversées de plain-pied, abaissement de bordures, dalles podotactiles...) ;
- Sécurité liée à l'infrastructure routière ;
- Qualité d'usage du revêtement (planéité, adhérence ...).

Il est également très important de prendre en compte la sécurité subjective (contrôle social), le caractère direct du cheminement, l'éclairage, les expériences positives¹⁸, les services offerts aux piétons (bancs pour se reposer, fontaines pour se désaltérer...), l'entretien. Ces différents critères peuvent être regroupés sous le vocable de la « marchabilité » de l'espace public.

Il y aura également lieu d'être attentif à mettre en place des aménagements en faveur de la marche, tant dans les villes où le tissu urbain est plus dense que dans les villes moyennes, et dans les zones peu denses, notamment en repensant les traversées de villages, en s'appuyant sur les réseaux de chemins et sentiers.

ACTIONS À METTRE EN PLACE :

● 2.1.1. Hiérarchiser le maillage de voies :

A l'instar du réseau routier, il faut pouvoir identifier les différents types de voies (axes de circulation incontournables, voies secondaires, locales, de desserte...), inviter les communes à proposer une hiérarchisation du réseau piéton qui répondra aux besoins des piétons notamment en termes d'infrastructures, proposer des quartiers, centres (urbains ou villageois) apaisés où la vie locale prime sur l'optimisation de la circulation automobile. Le réseau de loisir doit également être pris en compte. Ce dernier et le réseau utilitaire ont tendance à se chevaucher et il est nécessaire de les intégrer.

¹⁸ <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/marche-plaisir-ville>

La définition d'un réseau piéton étant d'échelle communale, elle peut se faire :

- Via l'actualisation ou la réalisation d'un P(I)CM ;
 - Via un soutien financier pour la réalisation d'études menant à l'établissement de réseaux piétons communaux ou intercommunaux ;
 - Via des soutiens financiers accordés à des structures territoriales comme les Provinces, GAL, Parcs naturels... ;
 - Via un accompagnement de la Cellule Mobilité Active du SPW-MI.
- En outre, la Région wallonne déterminera pour ses voiries les portions où la fréquentation et le potentiel piétons sont importants afin de prioriser les portions de voiries nécessitant des adaptations, ainsi que les entretiens.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X		X				
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
				X		

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Pourcentage du territoire couvert par un réseau piéton structurant

31

Sources financières à mobiliser :

- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la mise en place d'une étude du réseau piéton à servant à plusieurs actions



● **2.1.2. Soutenir les autres échelles du territoire wallon (GAL, communes...) :**

Une réflexion peut être également menée pour faciliter l'accès à pied vers différents types de pôles, via notamment des Bilans de Mobilité qui doivent être pensés de manière multimodale. On pensera notamment à améliorer l'accessibilité piétonne vers :

- Les écoles
- Les entreprises
- Les lieux d'intermodalité comme les gares, arrêts TEC, Mobipôles, Mobipoints....

Dans le cadre du redéploiement du réseau de transport en commun, une attention particulière est apportée à la complémentarité entre le transport en commun et la marche.

Il est important d'identifier et d'aménager les itinéraires vers ces différents pôles, en garantissant la sécurité des trajets pour tous les publics et usagers.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X		X				
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
						X

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Pourcentage du territoire couvert par un réseau piéton de desserte locale.

Sources financières à mobiliser :

- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser une étude du réseau piéton à servant à plusieurs actions

● **2.1.3. Définir le réseau piéton de loisir :**

Celui-ci reprend les différents types de réseaux piétons à vocation touristique (points-nœuds, itinéraires touristiques balisés par le CGT, réseau des Sentiers de Grande Randonnée...) dont il faut continuer à déployer l'offre. Une attention particulière devra être apportée à l'utilisation mixte piétons/cyclistes qui peut se révéler problématique, notamment sur les RAVeL.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
				X		

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Suivi de la requalification de l'offre en matière d'itinéraires touristiques balisés
- Mise en place des réseaux-points nœuds dans toutes les provinces

Sources financières à mobiliser :

- A définir par le CGT

2.1.4. Mettre en place des circuits touristiques accessibles aux personnes à besoins

spécifiques :

A l'instar des circuits développés pour le vélo, il sera intéressant de proposer des itinéraires certifiés pedestres, sur base d'une méthodologie adaptée à ce public, dont la réalisation a été confiée à Access-i.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
				X		

33

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

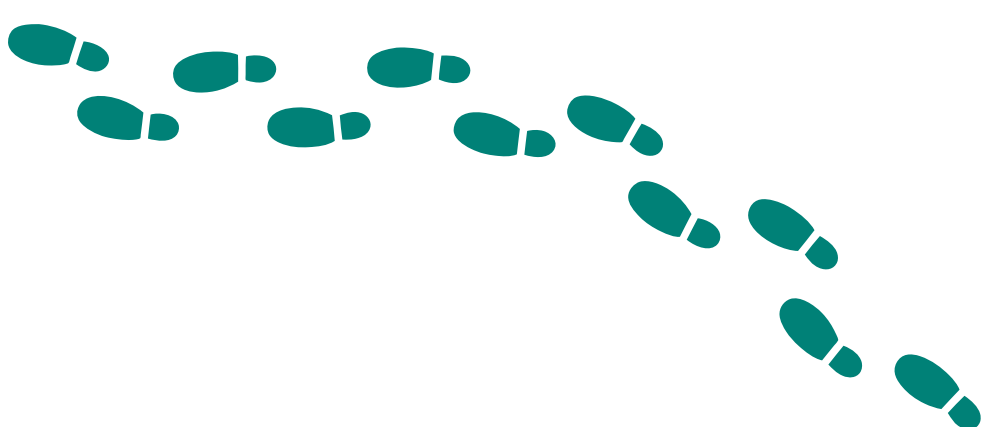
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de nouveaux circuits PMR accessibles
- Diversification de l'offre

Sources financières à mobiliser :

- A définir par le CGT



MESURE 2.2. : AMÉLIORER LE NIVEAU DE QUALITÉ DES INFRASTRUCTURES PIÉTONNES/FAIRE LE CHOIX DU BON AMÉNAGEMENT

OBJECTIFS :

Systématiser les recommandations pour la prise en compte des piétons dans les aménagements, promouvoir la connaissance et l'application de ces aménagements et investir dans la mise en place des aménagements correspondants pour assurer un confort optimal des déplacements à pied.

Une attention particulière sera portée à ce que l'infrastructure piétonne ne se limite pas à répondre à un besoin de sécurité, même si celui-ci est primordial. L'infrastructure doit notamment¹⁹ :

- S'insérer dans son environnement immédiat en prenant en compte :
 - La cohérence des cheminements, la continuité des intersections, des jalonnements ;
 - L'accessibilité des cheminements, des équipements, des traversées ;
 - La sécurité des aménagements piétons, la structuration des cheminements, via l'éclairage, les traversées, les feux sonores notamment ;
 - La qualité environnementale (climatique, propreté, environnement bâti) ;
- Donner envie de marcher en prenant en compte :
 - Le confort (perceptions, nuisances, activités, social) ;
 - La sûreté (protection face à autrui)²⁰
 - La lisibilité (repère, statut de la voie)
 - La visibilité (vision, cloisonnement)
 - L'usage (déplacement, temporalité)

La place dans l'espace public n'étant pas extensible, il y a aussi lieu de changer la manière d'aborder les choix d'aménagement. Au lieu de calculer le strict minimum pour la circulation des piétons, on peut regarder le strict nécessaire à la circulation des voitures et rayons de giration et redistribuer l'espace aux modes actifs. Des solutions existent ou sont à trouver pour notamment continuer à répondre aux besoins des services de secours²¹, des agriculteurs, du transport des marchandises (cyclologistique par exemple). Pour donner plus de place à ceux-ci, il faut pouvoir remettre en question, lorsque cela est pertinent, le stationnement dans l'espace public, les vitesses pratiquées, les plans de circulation. L'observation de l'utilisation de l'espace public, notamment lors d'épisodes neigeux (sneekdown²²) ou même pluvieux peut être révélatrice de l'espace « perdu » pour les modes actifs.

19 Eléments basés sur le travail de Nicolas Buttet dans le cadre d'un stage au Cerema en 2021 : «Comprendre la marchabilité – Comment évaluer la place du piéton dans les espaces publics ?» <https://www.cerema.fr/system/files/documents/2021/12/livret-marchabilite2.pdf>

20 La sûreté est l'ensemble des mesures déployées pour prévenir les actes de malveillances humaines, notamment le vol, les agressions physiques. La sécurité fait cependant référence à l'ensemble des mesures déployées pour protéger les personnes des accidents causés par un véhicule par exemple.

21 <https://collectivitesviabiles.org/etudes-de-cas/ville-de-quebec-concilier-rues-etroites-et-contraintes-vehiculaires.aspx>

22 <https://www.lemonde.fr/blog/transports/2017/12/01/neige-revele-espace-public/>

Le bon aménagement est un des piliers de la politique piétonne. La « Stratégie piéton et accessibilité universelle du Grand Genève » pointe que l'on est une Personne à Mobilité Réduite souvent plus à cause de la situation que de l'incapacité individuelle : « Les personnes à mobilité réduite (PMR), concept englobant à la fois les personnes vivant avec une incapacité durable (motrice, visuelle, auditive, cognitive, etc.), mais aussi temporaire (poussette, femme enceinte, livreur, etc.), se retrouvent en "situation de handicap" lorsqu'il y a une incompatibilité entre le niveau de leurs "capabilités" et les actions requises par l'environnement construit. Ainsi, le handicap est situationnel, avant d'être le fait d'une incapacité individuelle ».

A titre d'exemple, il est important que lors des aménagements, certaines actions deviennent la norme, comme :

- la sécurisation des traversées piétonnes (dalles podotactiles, feux sonores...) ;
- la qualité des revêtements piétons ;
- l'accessibilité/la signalisation des chantiers.

L'aménagement devra permettre de rendre de la place aux piétons, sans pour autant partir dans une optique systématique de ségrégation.

ACTIONS À METTRE EN PLACE :

● 2.2.1. Continuer à faire évoluer les documents de référence liés aux aménagements piétons (Qualiroutes, Sécurothèque)

Afin de mieux prendre en compte les besoins des piétons, y compris les besoins des personnes porteuses d'une déficience.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Réalisation et adaptation des documents

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable

● 2.2.2. Assurer un développement de nouveaux matériaux de qualité :

Acquérir de nouvelles compétences propres à la Région pour ce qui concerne les matériaux, revêtements, marquages à utiliser, etc... Pouvoir tester de nouvelles techniques de marquage ou de nouveaux matériaux.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X		X				
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 3

- 2023 :
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Mise en place d'une procédure de test
- Acquisition d'une expertise régionale en la matière

Sources financières à mobiliser :

- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres

2.2.3. Développer le Design Actif permettant une meilleure prise en compte de l'activité physique dans l'espace public.

Le design actif consiste à aménager l'espace public afin de rapprocher de l'activité physique et sportive celles et ceux qui en sont le plus éloignés. Cette démarche et les réalisations permettent aux individus de se réapproprier l'espace public. Cela favorise l'accessibilité et la mixité d'usages. Un financement pour la réalisation de ces aménagements est à prévoir.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 3

- 2023 :
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Mise en place d'une procédure de test
- Acquisition d'une expertise régionale en la matière

Sources financières à mobiliser :

- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés

● **2.2.4. Améliorer les conditions de marchabilité des espaces publics via la mise en place de quartiers apaisés :**

Offrir un cadre de vie plus sûr en déployant des zones apaisées dans les agglomérations (en étroite collaboration avec les communes). L'apaisement des quartiers peut se faire via la réalisation d'infrastructures dédiées mais aussi via une réflexion sur les plans de circulation, l'instauration de zones 30... Un financement pour la réalisation de ces aménagements est à prévoir.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
				X		

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 3

- 2023 :
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Mise en place d'une procédure de test
- Acquisition d'une expertise régionale en la matière

Sources financières à mobiliser :

- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés



● **2.2.5. Tester des aménagements piétons ou pouvant améliorer la marchabilité des espaces publics via la mise en place d'aménagements temporaires :**

Avant d'investir dans la construction de nouvelles infrastructures, il peut être intéressant de pouvoir observer l'usage existant ou attendu. C'est l'objectif des infrastructures expérimentales. Les choix peuvent ensuite être testés, validés, corrigés de manière concertée. Un financement pour la réalisation de ces aménagements est à prévoir.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 3

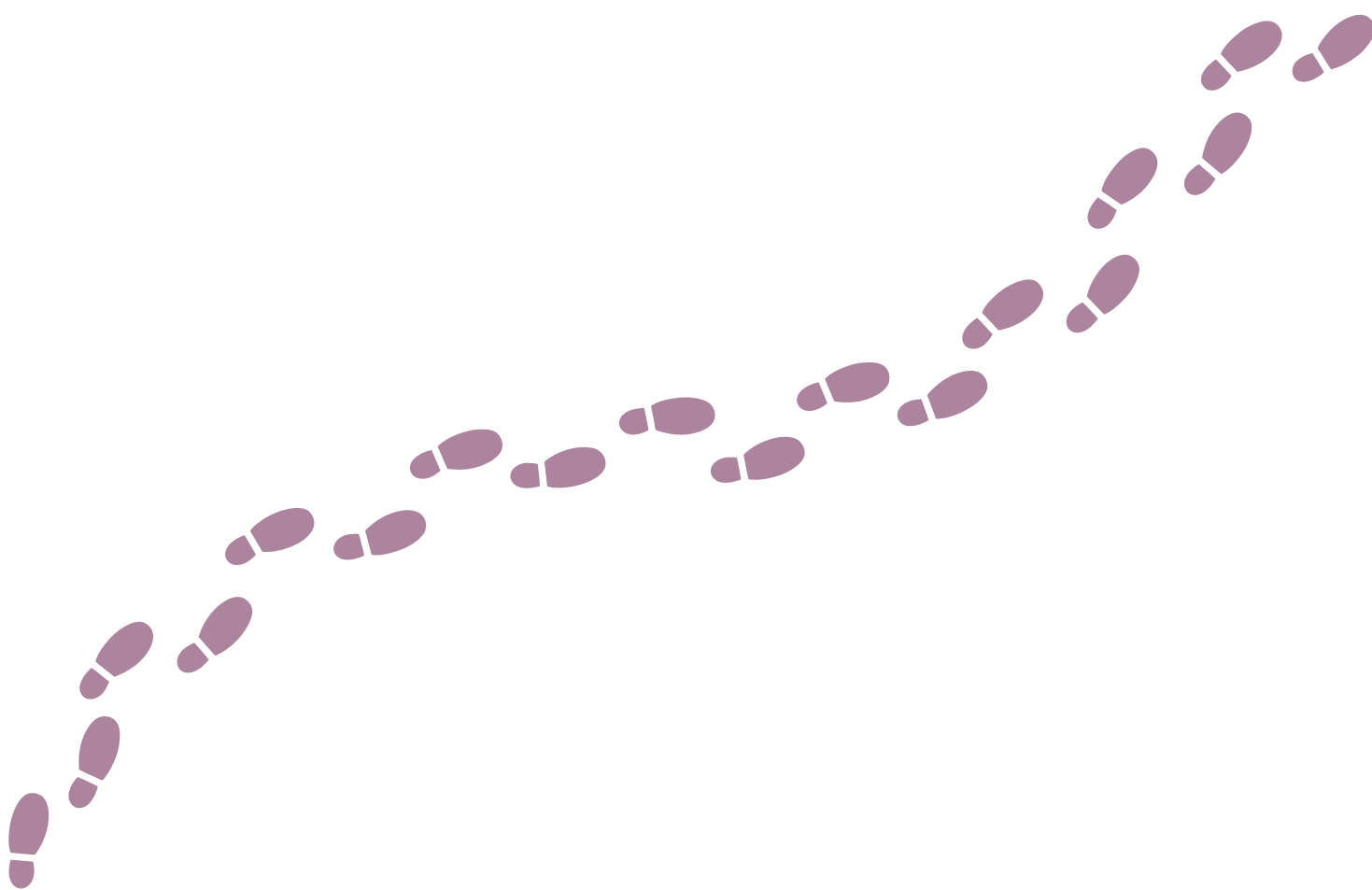
- 2023 :
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Mise en place d'un appel à projet
- Intégration la possibilité de mettre en place des aménagements temporaires dans les projets existants

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable – à définir ultérieurement



MESURE 2.3. : DÉVELOPPER LES OUTILS D'INVESTISSEMENT POUR LES RÉSEAUX ET INFRASTRUCTURES FAVORABLES À LA PRATIQUE DE LA MARCHÉ.

OBJECTIF :

Les réseaux piétons décrits au point 1 et répondant aux standards de qualité et de sécurité attendus seront mis en œuvre au plus vite, compte tenu des ressources humaines et budgétaires disponibles. Des priorités devront donc être établies, et des financements mis en place.

ACTIONS À METTRE EN PLACE :

2.3.1. Définir les critères de priorisation de réalisation d'infrastructures piétonnes :

en fonction du potentiel piéton, de l'inventaire et de l'état de l'infrastructure, du niveau de réalisation sur une liaison entre pôles, des difficultés techniques, des contraintes externes, des opportunités locales... Assurer le financement des aménagements piétons via des politiques « infrastructures ».

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X		X				
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Pourcentage du réseau structurant et de desserte aménagé

Sources financières à mobiliser :

- Couverte dans le cadre du Plan Infrastructures et Mobilité pour Tous 2020-2026 avec notamment une enveloppe de projets additionnels dédiée à la mobilité active : réaliser les aménagements prévus dans le PIMPT et amplifier la prise en compte systématique des piétons dans les aménagements routiers sur voiries régionales lorsqu'il y a un enjeu piéton identifié.
- Couverte dans le cadre du Plan RAVeL : réaliser les aménagements de courts tronçons manquants sur des sections existantes du RAVeL. Et améliorer la qualité des infrastructures existantes et de l'accessibilité aux PMR.
- Couverte dans le cadre des projets additionnels pour le RAVeL.

- Couverte dans le cadre du droit de tirage Plan d'Investissement Mobilité Active et Intermodalité : financer des projets des communes sélectionnées sur base de leur potentiel, de leur ambition et de leur vision stratégique. En créant sur leur territoire les conditions propices à la pratique de la marche au quotidien en sécurité, les communes contribueront à rencontrer les objectifs régionaux.
- Couverte dans le cadre des différentes enveloppes non directement liées à la Mobilité mais permettant la réalisation d'infrastructures en faveur des piétons (PIC, Opération de développement rural, Revitalisation urbaine...).
- Couverte dans le cadre de la recherche de moyens fédéraux ou européens.

● **2.3.2. Trouver le meilleur mode opératoire pour la mise en œuvre de chaque projet :**

Depuis les études préalables jusqu'au suivi de chantier : réalisation par les chefs de projets des directions territoriales ou par une équipe de chefs de projets «volants» affectés selon les besoins, via des subventions à des collectivités locales, des Provinces, ou encore via des marchés conjoints, Design & Build, etc.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Définition des critères de priorisation

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable

● **2.3.3. Mettre en place une signalisation utilitaire et touristique :**

Une signalisation uniforme permettra de faire connaître les itinéraires existants et d'orienter les piétons. Au niveau utilitaire, l'objectif sera de trouver son chemin dans l'espace public, de connaître les itinéraires, les temps de parcours entre différents pôles, mais aussi les raccourcis piétons entre stations de transport en commun, pour notamment désaturer le réseau lors de trajets de correspondances par exemple. Au niveau touristique, l'objectif sera de continuer la mise en place du balisage en boucle et l'implémentation des balisages points-nœuds.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X		X				
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
				X		

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Pourcentage du réseau balisé
- Nombre de pôles balisés

Sources financières à mobiliser :

- A définir par
 - Le CGT pour la signalisation touristique
 - Le SPW MI pour la signalisation utilitaire



VOLET 3 : OFFRIR DES SERVICES

MESURE 3.1. : DÉVELOPPER LA FORMATION ET LES ACTIONS DE DÉPLACEMENT À PIED

OBJECTIF :

Les déplacements à pied constituent le mode de déplacement le plus fondamental, accessible à la majorité, sans besoin d'un moyen de transport. En fonction de l'âge, différentes contraintes et opportunités peuvent se présenter (méconnaissance des règles de déplacement dans la circulation pour les plus jeunes, bienfaits pour la santé pour les adultes, combinaisons possibles avec les transports en communs pour les travailleurs...). Il est donc important d'offrir des formations adaptées aux différents publics.

ACTIONS À METTRE EN PLACE :

● 3.1.1. Développer la formation sur les déplacements à pied à destination du public scolaire :

Organiser des actions visant à rendre les enfants autonomes à pied sur un itinéraire connu, atteindre des transferts modaux significatifs vers la marche et apprendre à se déplacer à pied en sécurité. Une des actions phares est le Brevet du piéton. Il existe aussi des projets visant à définir un réseau d'itinéraires conseillés pour rejoindre l'école, assurer la mise en place de Pédibus ou rangs à pied.

Les actions doivent viser tant le primaire que le secondaire.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
			X			

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de personnes ayant suivi les diverses formations.
- Pourcentage de personnes ayant augmenté la pratique de la marche à la suite de la formation + questionnaire sur le sentiment de sécurité dans les déplacements à pied à la suite de la formation

Sources financières à mobiliser :

- Couverte dans le cadre des appels à projets EMSR servant à plusieurs actions

- Couverte dans le cadre de subventions actuelles octroyées à diverses associations pour leurs actions « Education » servant à plusieurs actions
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la mise en place d'Ateliers Mobiles servant à plusieurs actions

● 3.1.2. **Développer la sensibilisation des enfants à la mobilité durable** (ex. projet « Emile, le serpent mobile »), la mise en place de pédibus dans les écoles (en ciblant des actions pour répondre au problème principal que constitue le manque d'adultes à disposition pour accompagner les enfants de manière régulière).

Les actions doivent viser tant le primaire que le secondaire.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
			X			

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de personnes ayant suivi les diverses formations. Pourcentage de personnes ayant augmenté la pratique de la marche à la suite de la formation + questionnaire sur le sentiment de sécurité dans les déplacements à pied à la suite de la formation

Sources financières à mobiliser :

- Couverte dans le cadre des appels à projets EMSR servant à plusieurs actions
- Couverte dans le cadre de subventions actuelles octroyées à diverses associations pour leurs actions « Education » servant à plusieurs actions
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la mise en place d'Ateliers Mobiles servant à plusieurs actions

● **3.1.3. Développer les actions de promotion des déplacements à pied en entreprise :**

A l'instar de l'opération « Tous vélo-actifs » qui vise à sensibiliser et à communiquer pour promouvoir les déplacements domicile-travail à vélo dans les entreprises publiques et privées, l'objectif est de mieux faire prendre conscience aux employeurs et employés du potentiel des déplacements à pied, et de leurs nombreux avantages.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de personnes ayant suivi la formation
- Pourcentage de personnes ayant augmenté la pratique de la marche à la suite de la formation + questionnaire sur le sentiment de sécurité dans les déplacements à pied à la suite de la formation

Sources financières à mobiliser :

- Dans le cadre de subventions actuelles octroyées à diverses associations pour développer l'usage de la marche dans les entreprises
- Pour le département « Formation » de l'AWSR : à déterminer par l'AWSR



● 3.1.4. Développer les actions de promotion des déplacements à pied à destination des citoyens :

En fonction du contexte social, économique et environnemental, les déplacements en ville peuvent se révéler compliqués, voire impossibles. Des formations permettant à certains publics de se déplacer en sécurité dans l'espace public peuvent donc être intéressantes : auto-défense, pouvoir s'orienter dans l'espace public, se rendre jusqu'à un arrêt de transports en commun...

Avant l'entrée à l'école maternelle/primaire, une sensibilisation auprès des organismes tels que l'ONE pourrait aussi être intéressante (parler des bienfaits de la marche, des risques du syndrome de l'enfant-banquette arrière avant l'entrée en maternelle pour anticiper les habitudes à prendre dans le cadre des déplacements scolaires). Il est aussi intéressant de penser à développer des cours dédiés au Code de la Route de manière générale et à l'usage des différents modes de transport, par exemple dans le cadre d'un cours de citoyenneté.

D'autres actions visant notamment à favoriser le déplacement en toute sécurité et/ou avec un vrai sentiment de sécurité dans l'espace public. Il convient d'apprendre à pouvoir intervenir tôt dans une situation, mettre en place des stratégies de prévention mais aussi des techniques de protection et de défense physiques pour faire face aux agressions les plus fréquentes.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X				X		
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
		X	X			

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2023 :
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de personnes ayant suivi la formation
- Pourcentage de personnes ayant augmenté la pratique de la marche à la suite de la formation + questionnaire sur le sentiment de sécurité dans les déplacements à pied à la suite de la formation

Sources financières à mobiliser :

- Couverte dans le cadre de subventions actuelles octroyées à des associations pour leurs actions « Education » à servant à plusieurs actions
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser des actions de déplacement à pied à destination des citoyen-ne-s

● **3.1.5. Utiliser le levier « santé » pour promouvoir et développer la marche :**

En développant des opportunités de promouvoir la marche par les groupes sportifs, les mouvements de jeunesse, les mutuelles, les associations organisant des activités pour les aînés.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X				X		
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW
			X			

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de personnes ayant suivi la formation
- Pourcentage de personnes ayant augmenté la pratique de la marche à la suite de la formation + questionnaire sur le sentiment de sécurité dans les déplacements à pied à la suite de la formation

Sources financières à mobiliser :

- Couverte dans le cadre de subventions actuelles octroyées à des partenaires pour leurs actions « Education » à servant à plusieurs actions
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la formation de mise en selle et les actions de déplacement à pied à destination des citoyen-ne-s

MESURE 3.2. : DÉVELOPPER LES PROJETS D'ANIMATION DE L'ESPACE PUBLIC

OBJECTIF :

Animer l'espace public grâce au travail des habitants, d'élus ou de citoyens, d'artistes ou de professionnels spécialistes du contexte urbain, afin de renforcer la pratique des modes actifs dans l'espace public.

ACTIONS À METTRE EN PLACE :

● 3.2.1. Développer le projet « Rue aux enfants » :

Mettre en place des rues fermées temporairement (certains jours ou heures bien précis) à la circulation motorisée. Les enfants peuvent alors jouer en toute sécurité et en toute tranquillité. Des structures de jeux, éphémères ou non, peuvent être installées et des animations organisées : la rue retrouve ainsi sa fonction première, celle d'assurer la mise en relation des lieux, des fonctions, des groupes sociaux²³. L'espace doit être clairement délimité et une signalétique mise en place avec un affichage « Rue réservée au jeu ». L'action consiste à soutenir la mise en place de ces actions via un accompagnement. Les zones temporaires permettent de tester certains aménagements, mais aussi d'associer les riverains à la conception de l'espace public. Les rues scolaires ou encore les rues fermées pour le marché suivent le même principe : fermer temporairement une rue pour une raison bien spéciale, soit faciliter les rentrées/sorties des élèves ou l'organisation du marché. Ici, l'objectif est de permettre l'usage de la voirie pour des jeux d'enfants, en sécurité et lors d'un moment opportun. Le but de cette mesure est d'accompagner des collectivités pour que ce projet puisse se réaliser de la meilleure manière. Pour des exemples : <https://wiki.ruesauxenfants.com/?PagePrincipale>

47

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2023 :
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de communes suivies

Sources financières à mobiliser :

- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la formation et les actions de déplacement à pied à destination des citoyen-ne-s

²³ <https://journals.openedition.org/traces/3133#:~:text=1La%20rue%20a%20longtemps,des%20fonctions%2C%20des%20groupes%20sociaux.>

● **3.2.2. Accompagner la mise en place et le suivi d'infrastructures dédiées à la promotion de l'usage de la marche :**

Il ne suffit pas de mettre en place une infrastructure pour que celle-ci soit occupée correctement et réponde aux objectifs de transfert modal. Il est donc important de pouvoir accompagner la mise en place, le suivi et l'évaluation de certaines d'entre elles comme les rues scolaires, les zones de rencontre, les aménagements temporaires, les aménagements en design actif.... Par exemple, pour les rues scolaires, dans le webinaire de l'UVCW «Quels outils pour des villes, des villages et quartiers apaisés ?» de décembre 2021, il est expliqué que la communication est souvent la force du projet, car 50% du travail repose sur une communication avant, pendant et après le projet (exemple avec la rue scolaire de Mont-Saint-Guibert). L'action consiste à soutenir la mise en place de ces actions via un accompagnement.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	UVCW	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2023 :
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de communes suivies

Sources financières à mobiliser :

- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la formation de mise en selle et les actions de déplacement à pied à destination des citoyen·ne·s
- Mise en place d'Ateliers Mobiles servant à plusieurs actions



VOLET 4 : COMMUNIQUER ET SENSIBILISER

Une promotion ambitieuse de la marche sera assurée via la mise à disposition d'outils de communication et de sensibilisation.

MESURE 4.1. : OFFRIR UNE DOCUMENTATION DE RÉFÉRENCE

OBJECTIF :

Informier le grand public, les pouvoirs publics et les partenaires des avancées de la politique piétonne régionale, tant utilitaire que touristique, notamment en matière d'infrastructures et de services.

ACTIONS À METTRE EN PLACE :

● 4.1.1. Offrir de la documentation de promotion de la marche utilitaire :

Créer et faire connaître les publications et autres recommandations ayant trait à la politique piétonne. Cela comprend notamment : les fiches synthétiques sur les aménagements à destination des piétons élaborées par le SPW MI et publiées sur le site securotheque.wallonie.be, les publications EMSR, les publications des partenaires régionaux, et, de manière générale, toute communication sur les bienfaits de la marche ou par exemple sur «la ville du quart d'heure»²⁴.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X	X	X		X	X	X
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT/VISITWALLONIA	UVCW	FRW
X	X		X			X

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de publications produites, distribuées

Sources financières à mobiliser :

- Couverte par la subvention actuelle octroyée aux différentes associations (servira à plusieurs actions)
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés

● **4.1.2. Offrir de la documentation de promotion du tourisme à pied : la randonnée pédestre est l'une des thématiques phares portées par VISITWallonia.**

Différents contenus et éditions valorisant de multiples itinéraires de randonnées sont disponibles tout au long de l'année. Ce travail de promotion s'appuie sur une collaboration efficace avec les acteurs touristiques, certaines associations professionnelles et des relais de terrains.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X		X				
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT/VISITWALLONIA	UVCW	FRW
			X	X		

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de publications produites, distribuées
- Nombre de consultations et téléchargements sur le site web VISITWALLONIA.BE et sur les sites partenaires

Sources financières à mobiliser :

- Couverte par la subvention actuelle octroyée aux différentes associations (servira à plusieurs actions)
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés

51

● **4.1.3. Mettre à disposition du matériel de promotion :**

Développer, acquérir et distribuer du matériel promotionnel lors de manifestations ayant trait à la promotion de la politique piétonne ou de la sécurité des piétons.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X	X	X		X	X	X
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT/VISITWALLONIA	UVCW	FRW
X	X	X	X			

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre d'objets distribués

Sources financières à mobiliser :

- Couverte par la subvention actuelle octroyée aux différentes associations (servira à plusieurs actions)
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés

MESURE 4.2. : DÉVELOPPER ET DIFFUSER DES OUTILS D'INFORMATION ET DE MOBILISATION DES USAGERS

OBJECTIF :

Faire connaître au grand public les actions visant à développer les déplacements à pied en Wallonie, qu'elles soient mises en place par la Région wallonne ou par ses partenaires. Les utilisateurs des modes actifs restant des usagers vulnérables, dans un contexte de partage de la route, la sensibilisation doit non seulement viser les piétons (« vers » les piétons) mais également les autres usagers (« sur » les piétons »). Il est en effet important de mener des campagnes de sensibilisation en limitant la dimension paternaliste vis-à-vis des piétons et des cyclistes, car elle tend à déresponsabiliser les conducteurs de véhicules à moteur.

ACTIONS À METTRE EN PLACE :

● 4.2.1. Mettre en place un plan de communication de la Wallonie pour la promotion des modes actifs :

Promotion du Plan Wallonie piétonne et visibilité de celui-ci sous toutes ses formes (Charte graphique, réseaux sociaux, matériel de promotion...). Mieux connaître le potentiel que représente la marche utilitaire, ainsi que les services qui en dépendent (formations, accompagnement...). Il s'agira par exemple de promouvoir l'usage de la marche pour les petits trajets, ou encore d'axer davantage la communication sur la sécurité routière, complémentairement aux différentes campagnes menées par le SPW, l'AWSR et les partenaires régionaux :

- Sensibiliser les piétons au fait d'être visibles et attentifs lors de leurs déplacements dans l'espace public ;
- Sensibiliser les automobilistes à la présence accrue des modes actifs dans la circulation et à la notion du partage de la route.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT/VISITWALLONIA	UVCW	FRW
		X				

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2023 :
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Mise en place d'un plan de communication

Sources financières à mobiliser :

- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés

● **4.2.2. Mettre en place des campagnes de communication spécifiques sur l'usage de la marche :**

Mieux faire connaître le potentiel que représente la marche utilitaire, ainsi que les services existants, pour promouvoir les déplacements à pied. Les campagnes pourront par exemple se centrer sur les petits trajets. Les campagnes axées sur la sécurité routière sont assurées par l'AWSR avec pour but de sensibiliser les automobilistes à la présence accrue des modes actifs dans la circulation et à la notion du partage de la route.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X	X	X		X	X	X
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT/VISITWALLONIA	UVCW	FRW
X	X	X	X		X	

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de campagnes menées
- Nombre de personnes touchées

Sources financières à mobiliser :

- Couverte par la subvention actuelle octroyée aux associations
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés



● 4.2.3. Inclure la promotion de la marche récréative dans le plan de communication de la Wallonie

Le Plan d'actions annuel de VISITWallonia répond à cet objectif puisque des actions de promotion de la Wallonie englobant son offre de randonnées sont prévues. Ces actions peuvent se traduire par la réalisation d'éditions ou de contenus digitaux sur cette thématique, des actions médiatiques, des voyages de presse spécialisés, une présence physique sur des salons à vocation touristique... Ces actions reposent sur une dynamique de réseau que le plan Wallonie piétonne ne fera que renforcer. Des liens réciproques entre différents partenaires peuvent donc s'établir.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT/VISITWALLONIA	UVCW	FRW
				X	X	

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Mise en place d'un plan de communication

Sources financières à mobiliser :

- A définir par le VISITWALLONIA

MESURE 4.3. : ORGANISER ET PARTICIPER À DES ÉVÉNEMENTS PROMOTIONNELS ET DE SENSIBILISATION

OBJECTIF :

Promouvoir la politique piétonne de la Wallonie. Ces événements permettent entre autres de faire la promotion de nouveaux services ou de nouvelles infrastructures et/ou de développer et consolider la communauté des piétons actuels, des ambassadeurs piétons.

ACTIONS À METTRE EN PLACE :

● 4.3.1. Mettre en place des actions valorisant les déplacements à pied «utilitaires» :

La Wallonie mène des actions visant à mettre en valeur, d'une part, le piéton, et, d'autre part, les avancées régionales en matière de politique piétonne. Cela passe notamment par l'organisation d'événements rassembleurs comme un colloque annuel : une journée composée de présentations et d'ateliers faisant la part belle à toute sorte d'initiatives encourageant les déplacements quotidiens à pied. Cette journée serait destinée aux communes, bureaux d'étude et organismes représentatifs.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X	X	X		X	X	X
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT/VISITWALLONIA	UVCW	FRW
X	X	X	X		X	X

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre d'événements mis en place
- Nombre de participants aux événements

Sources financières à mobiliser :

- Couverte par la subvention actuelle octroyée aux différentes associations (servira à plusieurs actions)
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés

● **4.3.2. Octroi d'un prix pour les collectivités ou les associations qui ont pris des initiatives (études, enquêtes, actions innovantes ou militantes...) ou mis en œuvre des politiques pertinentes.**

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT/VISITWALLONIA	UVCW	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de participants aux concours, qualités/notes obtenues pour les projets présentés

Sources financières à mobiliser :

- Couverte par la subvention actuelle octroyée aux différentes associations (servira à plusieurs actions)
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés

● **4.3.3. Mettre en place des actions valorisant le tourisme à pied :**

VISITWallonia et ses partenaires positionnent la marque VISITWallonia.be sur des salons et événements à vocation touristique. Les différents supports de promotion peuvent par ailleurs, lorsque cela est pertinent, être mis à disposition des acteurs du Plan Wallonie piétonne pour des salons axés sur la thématique de la mobilité et des déplacements utilitaires.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT/VISITWALLONIA	UVCW	FRW
				X		

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Consommation des produits d'itinérance par les touristes (chiffres OWT)

Sources financières à mobiliser :

- A définir par le CGT et VISITWALLONIA

● **4.3.4. Participation et/ou soutien à des actions valorisant les déplacements à pied :**

La Wallonie participe et aide à la réalisation d'actions permettant de mettre en valeur, d'une part, les déplacements à pied, et, d'autre part, les avancées régionales en matière de politique piétonne, via sa participation à des événements comme le salon « Municipalia ».

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT/VISITWALLONIA	UVCW	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre d'événements auxquels la Région a participé
- Nombre de participants aux événements

Sources financières à mobiliser :

- Couverte par la subvention actuelle octroyée aux différentes associations (servira à plusieurs actions)
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés

MESURE 4.4. : ASSURER L'EXISTENCE DE POINTS D'INFORMATION

OBJECTIF :

Informar le grand public, les pouvoirs publics et les partenaires des avancées de la politique piétonne régionale, tant utilitaire que touristique, notamment en matière d'infrastructures et de services.

ACTIONS À METTRE EN PLACE :

● 4.4.1. Soutenir les lieux physiques permanents où une information sur la politique piétonne (itinéraires, formations) peut être obtenue.

Par exemple, la promotion de la marche utilitaire au départ de gares et d'arrêts de lignes de bus express ou structurantes desservant des itinéraires pédestre pourrait être envisagée.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X	X	X		X	X	X
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT/VISITWALLONIA	UVCW	FRW
X	X		X	X	X	

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2023 :
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de lieux physiques où peut être communiquée une information, et couverture du territoire
- Nombre de demandes traitées

Sources financières à mobiliser :

- Couverte par la subvention actuelle octroyée aux différentes associations (servira à plusieurs actions)
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés
- A définir avec les autres partenaires (SPW & OIP)

● **4.4.2. Soutenir les lieux physiques permanents où une information « tourisme actif » peut être octroyée.**

Par exemple, la promotion de la marche touristique (randonnée ou promenade) au départ de gares et d'arrêts de lignes de bus express ou structurantes desservant des itinéraires touristiques pédestre.

Proposition de partenaires de l'action. A faire valider par ceux-ci (X = pilote)						
SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW-Fin
X	X	X		X	X	X
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT/VISITWALLONIA	UVCW	FRW
X	X		X	X	X	

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de lieux physiques où peut être communiquée une information et couverture du territoire
- Nombre de demandes traitées

Sources financières à mobiliser :

- A définir par CGT





CONTACTS

Personne de contact au sein du SPW Mobilité et Infrastructures :

Boris NASDROVISKY
boris.nasdrovisky@spw.wallonie.be
Manager Mobilité Active - Service public de Wallonie Mobilité Infrastructures - Direction de la
Planification de la Mobilité

Personne de contact au sein du Cabinet du Ministre de la Mobilité de la Wallonie

Joachim ROMAIN
joachim.romain@gov.wallonie.be
Cellule Mobilité

Plan d'actions

Wallonie Piétonne

(WalPi)





PLAN D'ACTIONS WALLONIE CYCLABLE 2030

Table des matières

1	Investir dans le vélo, un choix rationnel	2
2	Un plan d'Actions Wallonie Cyclable qui s'intègre dans une politique locale, régionale, fédérale, européenne.....	6
3	Quelles mesures pour augmenter le nombre de déplacements quotidiens à vélo ?	8
3.1	Thématique : Assurer la Gouvernance	9
3.1.1	Mesure : Assurer la mise en place de la Stratégie vélo.....	9
3.1.2	Mesure : Assurer le monitoring et l'évaluation de la politique cyclable	12
3.1.3	Mesure : Mettre en place un plan de Formation	17
3.1.4	Mesure : Assurer une mise en réseau des acteurs vélo	21
3.1.5	Mesure : Assurer un suivi et une évolution de la réglementation, planification de la politique cyclable	22
3.2	Thématique : rouler et stationner en sécurité	27
3.2.1	Mesure : Définir des réseaux cyclables wallons utilitaires et récréatifs	27
3.2.2	Mesure : Améliorer le niveau de qualité des infrastructures cyclables / faire le bon choix du bon aménagement	29
3.2.3	Mesure : Mettre en place les outils d'investissement pour mettre en place les réseaux.....	32
3.2.4	Mesure : Offrir un stationnement vélo répondant aux différents besoins.	34
3.3	Thématique : offrir des services	37
3.3.1	Mesure : Avoir une offre suffisante pour la réparation de vélo.....	37
3.3.2	Mesure : Avoir une offre de vélos à louer, à tester.....	41
3.3.3	Mesure : Développer la formation de mise en selle et les actions de déplacement à vélo	43
3.3.4	Mesure : Avoir des aides à l'achat (vélo, matériel)	46
3.3.5	Mesure : Développer la Cyclo-logistique urbaine	48
3.3.6	Mesure : Lutter contre le vol de vélo	49
3.4	Thématique : communiquer et sensibiliser	50
3.4.1	Mesure : Offrir une documentation de référence	50
3.4.2	Mesure : Développer et diffuser des outils d'information et de mobilisation des usagers	52
3.4.3	Mesure : Organiser et participer à des événements promotionnels et de sensibilisation	54
3.4.4	Mesure : Assurer l'existence de points d'information	56

1 Investir dans le vélo, un choix rationnel

Le Gouvernement wallon veut redoubler d'efforts pour stimuler l'usage du vélo dans la Région. Le choix du vélo comme mode de déplacement au quotidien s'avère extrêmement efficace à la fois sur un plan mobilité au quotidien, au niveau économique, au niveau santé et bien entendu sur un plan environnemental.

Pourtant l'usage du vélo ne s'est pas encore imposé dans la vie quotidienne des wallons. C'est à nous, pouvoirs publics, qu'il incombe de poursuivre et accentuer une feuille de route extrêmement ambitieuse pour favoriser l'usage du vélo comme un premier choix. Nous entendons créer les conditions pour que l'attractivité de la petite reine ne soit plus discutée, créer les conditions pour que dans chaque famille le recours aux deux roues soit perçu comme une solution, créer un environnement favorable à l'évidence cyclable.

Stimuler l'usage du vélo doit évidemment être accompagné de mesures de sécurité.

MOBILITE

Les gains générés par le vélo à pour la réduction des temps de parcours augmentent de façon exponentielle avec le nombre de cyclistes sur les routes. En effet, plus le nombre de personnes qui circulent à vélo est grand, plus le gain de temps est important pour l'ensemble des usagers, y compris pour le secteur de la logistique.

Une bonne infrastructure cyclable contribue beaucoup à la mise en selle de nouveaux cyclistes. Les résultats de projets menés au Royaume-Uni, aux Pays-Bas et en Belgique montrent ainsi qu'une cyclostrade de haute qualité attire 2 à 3 fois plus de cyclistes sur l'itinéraire concerné, parmi lesquels un grand nombre sont d'anciens automobilistes. (EU projet CHIPS)

Plus de vélos dans nos espaces publics, c'est aussi moins de voitures dans ceux-ci, surtout que celles-ci occupent beaucoup plus d'espace public que les vélos : ainsi, la surface nécessaire pour une seule place de parking voiture peut accueillir jusqu'à 15 vélos. Au total, 70% voire 80% de l'espace public est dédié aux voitures, qu'elles soient en mouvement ou stationnées.

Et pourtant, une voiture est en moyenne occupée par seulement 1,2 ou 1,5 personne, et est à l'arrêt 95% du temps, vu que l'on ne se déplace qu'environ 90 minutes en 24 heures. Ce chiffre est stable depuis des années, aussi bien en Belgique que dans les différents pays voisins.

L'espace accaparé par les voitures pourrait être transformé en plaines de jeux, en parcs, en terrasses, en trottoirs, etc., pour rendre nos villes et villages plus agréables, plus conviviaux, plus adaptés aux rencontres, aux jeux d'enfants...

Il convient de préciser que la politique cyclable en Wallonie doit constituer une politique globale, sur l'ensemble du territoire. Elle n'est pas limitée aux grandes agglomérations. Même si le potentiel de report modal est plus important dans les grandes villes, le présent plan vise à ce que le vélo utilitaire se développe également dans les territoires moins denses. En effet, le potentiel du vélo utilitaire dans ces territoires est bien réel. Des solutions existent et doivent être appliquées, en complémentarité avec les transports en commun, afin d'inciter les habitants à utiliser le vélo pour se rendre au travail ou à l'école, pour faire leurs courses...

Enfin, un plus grand nombre de personnes circulant à vélo et à pied dans les rues permet d'accroître le niveau de contrôle social, ce qui peut réduire la criminalité et induire un niveau global de sécurité plus élevé.

ENVIRONNEMENT

Le transport routier est l'une des principales sources d'émission de gaz à effet de serre en Belgique. En 2020, les émissions du secteur des transports constituent 20,4 % des émissions totales (contre 14,4 % en 1990), largement dû au transport routier.

Depuis 1990, on constate que la plupart des indicateurs sont en augmentation le nombre de véhicules a augmenté de 66 % depuis 1990 (52 % seulement pour les voitures particulières), ainsi que la circulation (véhicules km) qui a augmenté dans l'intervalle de 49 % en 2019, mais seulement de 17 % en 2020 (crise COVID-19).

Outre l'augmentation du nombre de véhicules, c'est également la cylindrée moyenne qui a également augmenté depuis 1995, reflétant le passage au diesel d'une part et le succès croissant de véhicules SUV et à usages multiples d'autre part¹.

Si plus de personnes se déplacent à vélo, cela réduit sensiblement les émissions de CO2 et d'autres polluants atmosphériques, ainsi que la pollution sonore.

A la fabrication, le bilan carbone d'une bicyclette serait de cinquante à quatre-vingt fois plus faible que celui d'une voiture. Et à l'usage, il émettrait entre 500 et 700 fois moins de polluants qu'un véhicule thermique².

Un rapport du Shift Project précise même que la généralisation du covoiturage et du vélo permettrait de réduire les émissions de CO2 de 60 % dans les zones périurbaines ³.

Les trajets courts entraînent une consommation plus élevée du moteur des voitures car, durant la plus grande partie du trajet, celui-ci n'est pas encore à température. Or, ce sont précisément ces déplacements qui peuvent facilement être effectués à vélo ou à pied. Or, les chiffres de la récente étude Monitor de 2019 montrent qu'en Wallonie, 36% des déplacements sont réalisés en voiture pour des déplacements < 2km (2km, c'est 30 minutes à pied, 5 minutes à vélo), 79% pour des déplacements entre 2 et 10km .. (10 km, c'est 30 minutes à vélo) et 81% pour des déplacements supérieurs à 10km. Le potentiel du vélo en Wallonie existe donc réellement.

SANTÉ ET BIEN ÊTRE

Les bienfaits pour la santé liés à l'activité modérée que représente la pratique du vélo sont très nombreux. D'un côté, de nombreuses études montrent que se déplacer régulièrement à vélo est bon pour la santé physique, car une augmentation de l'activité peut prévenir l'obésité, le diabète et les maladies coronariennes liées à une activité insuffisante ou à des comportements sédentaires. De plus, certaines études concluent que la pratique du vélo dans le cadre des trajets domicile-travail diminue l'absentéisme pour cause de maladie. En effet, en parcourant à vélo des trajets quotidiens de courte distance, on diminue sa sédentarité. Et surtout, une plus grande part de cyclistes sur les routes améliore

¹ <https://climat.be/en-belgique/climat-et-emissions/emissions-des-gaz-a-effet-de-serre/emissions-par-secteur>

² https://www.liberation.fr/environnement/entre-le-velo-et-la-voiture-une-difference-stratospherique-demissions-de-co2-20211008_WAZ5WETJ7RGFVPLAKGNTCGCNXQ/#:~:text=Non%2C%20le%20v%C3%A9lo%20n%27%C3%A9met,de%20CO2%20que%20la%20voiture&text=Sur%20un%20an%20de%20trajet,un%20utilisateur%20de%20bicyclette%20%C3%A9lectrique.

³ https://theshiftproject.org/wp-content/uploads/2018/03/SHIFT-MOBILITE-RAPPORT-FINAL_2017_09_05-Graphiste-Retour-2.pdf

la qualité de l'air. Rien qu'en Belgique, la pollution de l'air est responsable de presque 10.000 morts prématurées par an. (Agence Européenne pour l'environnement 2019)

D'un autre côté, beaucoup d'autres études montrent que pratiquer le vélo quotidiennement est également bénéfique pour la santé mentale. L'activité physique réduit ainsi de 29 % le risque de contracter la maladie d'Alzheimer, et de 17% celui de tomber en dépression (ECF). L'utilisation du vélo augmente également et sensiblement la capacité de concentration des élèves. (ECF)

Enfin, il convient de préciser que les bénéfices liés à la pratique du vélo en matière de santé physique et mentale sont supérieurs aux risques d'accidents et d'exposition à la pollution.

L'émergence des vélos à assistance électrique (VAE) rend la mobilité cyclable plus accessible aux personnes vivant dans des endroits où le relief est plus important, où les distances à parcourir sont plus longues, ce qui signifie qu'un plus grand nombre de personnes sont susceptibles de bénéficier des avantages sanitaires de la mobilité cyclable.

La pandémie de Covid-19 a également montré les avantages du vélo en temps de crise sanitaire ; pratiquer le vélo permet de continuer à rester mobile tout en respectant la distance de sécurité sanitaire, de renforcer ses poumons, de faire de l'exercice quand toutes les salles de sport sont fermées et de soulager les transports en commun.

TOURISME

Une région cyclable constitue un véritable produit d'appel touristique

Le vélotourisme se positionne depuis quelques années comme l'un des secteurs les plus dynamiques de l'industrie touristique partout en Europe, avec un succès renforcé par le boom des utilisateurs de deux-roues observé depuis le début de la pandémie COVID-19.

Il s'inscrit naturellement dans une offre touristique durable tant par ses avantages environnementaux et sociaux que par ses retombées économiques. Il est un des éléments clés d'une offre de mobilité multimodale.

ECONOMIE

Les coûts annuels de possession et d'utilisation d'un vélo ne s'élèvent qu'à environ 5% ou 10% de ceux d'une voiture (achat, carburant, entretien, assurance, taxes...). En offrant une option de transport bon marché, le vélo peut contribuer à rendre l'emploi et la participation à la vie sociale plus accessibles à tous, et surtout aux populations défavorisées.

Comme le montre une étude de 2019 sur les bénéfices sociaux du vélo et de la marche en Europe, investir dans des aménagements pour les « modes actifs » est particulièrement rentable. En effet, chaque kilomètre parcouru par une voiture entraîne un coût externe de 0,11 €, tandis que le vélo et la marche rapportent respectivement 0,18 € et 0,37 € par kilomètre⁴.

Un rapport de 2022 sur la filière économique du vélo, réalisé par le Député français Guillaume Gouffier, montre tout le potentiel du vélo en tant qu'activité industrielle, en plus du potentiel économique lié à la prestation de services, à la réparation, au tourisme...

⁴ [New study reveals the social benefits of cycling and walking in the EU | Eltis](#)

Les cyclistes contribuent également au commerce local. En effet, le cycliste est un client de proximité fidèle, qui dépense plus que celui qui vient en voiture (ECF). Malheureusement, plusieurs études menées dans différents pays démontrent que les commerçants sous-estiment souvent la part des clients qui font leurs courses à vélo, tandis qu'ils surestiment celle des automobilistes. (ECF : étude Bruxelles, CEREMA). Enfin, si l'on se penche plus spécifiquement sur la clientèle touristique, il est intéressant de constater qu'un touriste à vélo dépense 20% de plus que tous les autres types de touristes (ECF, étude France).

Le vélo est également créateur d'emplois, principalement dans le secteur du tourisme. Au niveau européen, le vélotourisme représente plus de 44 milliards d'euros par an, soit 2,2 millions de séjours annuels touristiques à vélo et 11% de la valeur totale du tourisme européen ⁵.

Le voyageur à vélo a un profil extrêmement intéressant pour développer un tourisme durable et participer au développement économique d'une région. Il dépense en moyenne 66,7 €/jour en itinérance, soit 27 € pour les hébergements, 27 € pour les établissements de l'Horeca et 12,7 € pour les loisirs, les transports, les achats au supermarché... (données fournies par Pro Velo).

Les retombées liées au vélotourisme s'accompagnent également de créations d'emplois dans les secteurs de la production et de la vente de vélos, dans celui des services comme la réparation, l'entretien de cycles, la cyclo-logistique, le vélo-partage ou encore dans le domaine des infrastructures cyclables. Les emplois dans le secteur du vélo ont l'avantage d'être plus stables géographiquement que dans d'autres secteurs. Ils apportent des bénéfices pour l'économie locale et offrent un accès au marché du travail à des travailleurs peu qualifiés. (European Cyclists' Federation - ECF).

SECURITE ROUTIERE

L'augmentation de la part modale du vélo doit passer par des mesures fortes et structurelles garantissant la sécurité des cyclistes.

Le volet sécurité routière, avec la notion de « partage de la route » fait dont partie intégrante de la stratégie cyclable wallonne : aménagements sécurisés, formation, sensibilisation, respect des règles du code de la route, contrôles/sanctions, la combinaison de ces différents éléments permet une prise en compte global de la sécurité des cyclistes.

L'analyse des accidents peut à son tour contribuer à tirer des enseignements et recommandations afin d'éviter que les faits ne se reproduisent.

⁵ [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2012/474569/IPOL-TRAN_ET\(2012\)474569\(SUM01\)_FR.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2012/474569/IPOL-TRAN_ET(2012)474569(SUM01)_FR.pdf)

2 Un plan d'Actions Wallonie Cyclable qui s'intègre dans une politique locale, régionale, fédérale, européenne.

Pour profiter pleinement de tous les avantages d'une région cyclable tels que listés ci-dessus, le Gouvernement wallon a affirmé de manière répétée dans ses déclarations, plans, décrets et circulaires, sa volonté de (re)développer le vélo.

Le présent Plan s'inscrit pleinement dans la **Déclaration de Politique Régionale** pour la législature 2019-2024. Car il vise à mieux prendre en compte les usagers vulnérables dans l'espace public sur base du principe STOP⁶. Le Gouvernement veut stimuler significativement la mobilité douce et active (marche, vélo, micromobilité douce, etc.) et le développement d'une infrastructure adaptée. L'attention sera portée en particulier sur les déplacements quotidiens. Il entend également répondre aux objectifs fixés en termes de tourisme, de santé, de création d'emploi et de sécurité routière

Ce Plan d'Actions propose des actions concrètes permettant de répondre aux objectifs de la vision **FAST 2030** (qui vise à faire passer la part modale du vélo de 1% à 5% d'ici 2030) et de sa déclinaison en **Stratégie Régionale de Mobilité** (SRM). Celle-ci met le système de la multimodalité, dont le vélo fait intégralement partie, au cœur des décisions et plans d'actions. Comme indiqué, tant dans le volet « déplacement des personnes » que dans le volet « déplacement des marchandises », le vélo est un des leviers pour assurer un changement durable de notre mobilité. Le Plan précise donc les actions de la SRM.

Ce Plan soutient également les objectifs du **Plan Air, Climat, Energie** (PACE 2030), et plus particulièrement la mesure phare « Encourager les transferts modaux ». Dans le cadre du décret "climat" du 20/02/2014, la Wallonie avait prévu de réduire ses émissions de GES par rapport à 1990 de 30 % en 2020 et de 80 à 95 % en 2050. La Déclaration de politique régionale 2019 - 2024 prévoit en outre un objectif intermédiaire de - 55 % en 2030 par rapport à 1990. La Belgique, comme les 192 membres de l'Assemblée générale de l'ONU a adopté en mars 2022 par consensus une résolution destinée à favoriser le développement du vélo dans le monde afin de lutter contre le réchauffement climatique.

Le Plan d'actions enforce le **Plan prévention de la santé - horizon 2030** et plus particulièrement l'axe "Promotion des modes de vie et des milieux de vie favorables à la santé".

Un grand effort est en effet nécessaire, car la voiture reste le mode de transport principal en Belgique : 65% des déplacements domicile-travail sont effectués en voiture, sans passager. En Wallonie, ce chiffre atteint même 83%. L'importance de la voiture diminue toutefois dans les villes. (Diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail 2017)

La déclaration du Gouvernement est déclinée en Décrets et Circulaires qui favorisent la prise en compte du vélo : comme le **Décret du 4 avril 2019 visant à généraliser les aménagements cyclables de qualité en Wallonie et à renforcer la sécurité des cyclistes** et la **Circulaire du 7 mars 2019 visant à prendre en compte les modes actifs lors de tout projet d'espace public et de réfection des voiries**.

A travers le **Plan Mobilité et Infrastructures pour Tous (PIMPT) 2020-2026**, le Gouvernement wallon concrétise la mise en œuvre des objectifs défini pour la politique cyclable. De nombreux projets du PIMPT dont ceux issus de l'enveloppe mode actifs additionnels de 250 millions € entre 2020-2024 vont permettre à la Wallonie d'accroître la part modale du vélo.

⁶ [Qu'est-ce que le principe STOP ? - On fait quoi pour le climat ?](#)

A travers le PIMPT et les soutiens direct envers les pouvoirs locaux, se plan soutient également les initiatives locales permettant de concrétiser des stratégies exprimées à travers notamment les Plan de Mobilité

La volonté du Gouvernement wallon de mettre le vélo en haut de l'agenda est renforcée par une **Directive européenne** récente (2019). Cette directive prévoit notamment différentes procédures pour s'assurer que la sécurité routière soit bien prise en compte à chaque stade d'un projet routier. Autre point important pour le Plan Wallonie Cyclable, cette Directive stipule également que les **usagers vulnérables** (cyclistes, piétons **et deux-roues motorisés**) **doivent être pris en compte dans chaque procédure**.

Le Plan répond à diverses remarques formulées en 2021 dans **l'audit réalisé par la Cours des comptes** relatif « au soutien de la Région wallonne aux déplacements quotidiens à vélo » en Wallonie.

Les actions présentées dans ce document s'intègrent **dans la continuité de ce que la Région a mis en place depuis le début de la présente législature**, à savoir, un renforcement des moyens pour développer la pratique du vélo en Wallonie.

Ce Plan fait également le lien avec le **Plan fédéral Be Cyclist**, qui regroupe toute une série d'actions de compétence fédérale.

3 Quelles mesures pour augmenter le nombre de déplacements quotidiens à vélo ?

Le Gouvernement wallon a donc préparé un plan d'actions, composé de 4 volets sur lesquels il convient de travailler simultanément, et qui a pour objectif de rendre la pratique du vélo possible, sûre et normale pour tout un chacun, de 8 à 88 ans :

- Assurer la gouvernance : assurer l'organisation et la mise en œuvre du Plan, les moyens financiers et humains, le suivi des actions
- Rouler et stationner à vélo :
 - Rouler à vélo : développer un réseau vélo répondant aux 5 critères de qualité internationalement reconnus, à savoir un réseau à la fois « sûr, cohérent, rapide, confortable et agréable » :
 - Sécurité : en mixité dans un contexte de trafic lent et faible, et sur des aménagements séparés bien conçus en cas de circulation plus rapide et plus dense.
 - Rapidité : menant le cycliste à sa destination par le chemin le plus court et le plus rapide.
 - Cohérence : offrant des liaisons continues ou interconnectées, permettant de se rendre aux grandes destinations et pôles de transports en commun et généralement de tout point A à tout point B, tout en laissant un choix entre itinéraires (circulation calme ou plus importante, pentes ou non...).
 - Confort : offrant des revêtements lisses, des bordures abaissées, un bon entretien, de l'éclairage, un balisage...
 - Agréable : traversant un cadre agréable (urbain ou naturel), sans nuisances (bruit, pollution, stress) et sécurisant (sécurité subjective).
 - Stationnement vélo : permettre de garer (longue et/ou courte durée) son vélo en sécurité (pas de vol, pas de vandalisme/dégâts)
- Offrir des services
- Communiquer et sensibiliser sur la politique cyclable pour faire connaître les projets, récompenser les cyclistes, encourager les cyclistes frileux, convaincre les cyclistes potentiels tout en les sensibilisant aux risques et dangers et aux bons comportements à adopter compte tenu du partage de la route entre les différents usagers (être vu, ...).

3.1 Thématique : Assurer la Gouvernance

3.1.1 Mesure : Assurer la mise en place de la Stratégie vélo.

Objectif :

Travailler à la mise en place stratégique des politiques cyclables à l'échelle de la Wallonie.

Actions à mettre en place :

- **Animer une Task force wallonne**

Cette TF regroupe les différentes compétences ayant un lien avec le développement du vélo en Wallonie comme la Mobilité, la Sécurité routière, le Tourisme, l'Aménagement du territoire ou encore la Santé et l'Économie. Elle accueille également des représentants des usagers cyclistes. Le SPW MI a en charge d'animer cette TF (via son Manager Mobilité active). Le Commissariat général au Tourisme viendra en appui, via la personne en charge des projets liés au vélotourisme. L'AWSR également pour assurer une attention particulière à la sécurité des usagers. Différents groupes de travail serviront à alimenter les travaux de celle-ci.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x	x	x	x	X	X	X
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
X	X	X	X	X	X	x

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1ⁱ :

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Liste des réunions tenues et des points discutés (via PV des réunions)

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable

- **Animer un groupe de travail interne au SPW MI**

Il a en son sein plusieurs agents du SPW Mobilité et Infrastructures : Directions de la Planification de la Mobilité, des Déplacement doux et de la Sécurité des Aménagements de Voirie, des Routes, des Voies Navigables, de la Réglementation...

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Liste des réunions tenues et des points discutés (via PV des réunions)

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable

- **Animer un groupe de travail « territorial » :**

Dans lequel différentes échelles territoriales seront représentées. A savoir : les communes via l'UVCW, les ADL, les Groupes d'Action Locale, les Inter-Communales, les Provinces... Il s'agira d'un groupe de travail mixte Mobilité/Tourisme qui tiendra compte des aspects liés à la sécurité routière. Dans le futur, Dans le futur s'ils se concrétisent, il serait pertinent de travailler au niveau des futurs bassins de mobilité. Notamment en milieu rural, les communes n'ont pas toujours les ressources pour mettre en place des actions. Il faut regrouper des actions pour avoir une masse rurale, stimuler le niveau intercommunal, faciliter l'économie d'échelle.

Partenaires de l'actions (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
				x		x

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Liste des réunions tenues et des points discutés (via PV des réunions)

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable

- **Animer un groupe de travail « représentants des usagers » :**

dans lequel se retrouveront des associations et des représentants des usagers tels que. le GRACQ, ProVelo, l'UWE, l'UCM, les cellules syndicales, Chemins du Rail ASBL, l'UVCW,

Empreintes ASBL, L'Heureux cyclage... Il s'agira d'un groupe de travail mixte Mobilité/Tourisme qui tiendra compte des aspects liés à la sécurité routière.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
				x		

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Liste des réunions tenues et des points discutés (via PV des réunions)

Sources financières à mobiliser :

- Couverte dans le cadre d'une subvention actuelle octroyée au GRACQ → servant à plusieurs actions
- Couverte dans le cadre d'une subvention actuelle octroyée à Pro Velo → servant à plusieurs actions
- Couverte dans le cadre d'une subvention actuelle octroyée à l'UWE → servant à plusieurs actions
- Couverte dans le cadre d'une subvention actuelle octroyée à Chemin du Rail → servant à plusieurs actions

• **Participer aux Task Forces vélo aux niveaux régional, fédéral, européen :**

la Wallonie doit participer à ce type de rencontres afin d'assurer le relais avec les instances européennes, fédérales, communautaires concernées par les actions en lien avec la politique cyclable. Qu'il s'agisse de mobilité utilitaire ou de loisirs, différentes collaborations existent de part et d'autre. Il s'agira de les inventorier et de préciser qui participe (SPW, CGT, autre) afin de faire ensuite bénéficier à chaque secteur des informations pertinentes sans devoir forcément être présent à tous les groupes de travail. L'administration wallonne siège déjà au sein d'une commission fédérale vélo, et d'un groupe de travail vélo BeNeLux.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
				X		

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Liste des réunions tenues et des points discutés (via PV des réunions)

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable

3.1.2 Mesure : Assurer le monitoring et l'évaluation de la politique cyclable**Objectif :**

Un monitoring permet d'évaluer l'évolution de la pratique du vélo et des objectifs fixés, et d'adapter les mesures mises en place au regard de la sécurité des usagers. Il s'agit aussi d'un outil important de communication et de sensibilisation.

Actions à mettre en place :

- **Initier un audit de politique cyclable propre à la Région wallonne en s'inspirant du modèle ByPad ⁷:**

inscrire le Plan d'Actions Wallonie Cyclable régional dans un processus d'auto-évaluation cyclique en disposant d'indicateurs spécifiques, mesurables et comparables.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 3

- 2022 :
- 2023 :
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Mise en place d'un audit régional

Sources financières à mobiliser :

- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés, pour organiser de la consultance sur le vélo (servira à plusieurs actions)

- **Mieux connaître l'usage du vélo au niveau statistique :**

afin de suivre la tendance de l'utilisation du vélo de façon centralisée, le souhait est de mettre en place un observatoire des modes actifs avec un volet utilitaire mais également touristique. Cet observatoire sera nourri via des comptages, manuels, automatiques ou citoyens (boîtiers

⁷ BYPAD signifie Bicycle Policy Audit. Il est basé sur les meilleures pratiques internationales et donne un aperçu des mesures et des structures appliquées dans la politique cyclable locale.

telraam), des enquêtes de mobilité, des sondages mais aussi via la mise à disposition de données de type “big data”. Une attention particulière sera portée à l’homogénéité des données récoltées afin de permettre un traitement et une comparaison de celles-ci et dans le temps. Cet observatoire⁸ s’intégrera dans le Tableau de Bord de la Mobilité de la Région wallonne et sera réalisé en partenariat avec l’IWEPS.

Partenaires de l’actions (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
x		x		x		

Mise en place de l’action (voir note de fin de document) : 2

- 2022 :
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre d’enquêtes menées

Sources financières à mobiliser :

- Couverte dans le cadre d’une subvention actuelle octroyée au GRACQ → servant à plusieurs actions
- Couverte dans le cadre d’une subvention actuelle octroyée à Chemin du Rail → servant à plusieurs actions
- Moyens à valoriser dans le cadre d’actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés.
- Moyens à valoriser dans le cadre d’actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la mise en place d’un Observatoire des Modes Actifs (servira à plusieurs actions), l’achats de compteurs vélo, l’achats de totem vélo, l’achats de Caméra Telraam

• **Mieux connaître l’usage du vélo au niveau qualitatif :**

afin de suivre les facteurs qui influencent l’usage du vélo, le souhait est de mettre en place un observatoire des modes actifs avec un volet utilitaire mais également touristique.

L’observatoire⁹ des modes actifs sera aussi chargé de réaliser des études « qualitatives » sur l’utilisation du vélo. Par exemple, l’utilisation du vélo sur les RAVeL sous le prisme du genre.

⁸ Une étude est en cours visant à l’élaboration des modes de collecte d’informations et des méthodologies pour une mesure de la pratique des modes actifs en Wallonie. Le système d’information élaboré qui en découlera permettra de constituer les bases d’un « observatoire des modes actifs » à l’échelle régionale et dont la forme institutionnelle reste à définir.

⁹ Une étude est en cours visant à l’élaboration des modes de collecte d’informations et des méthodologies pour une mesure de la pratique des modes actifs en Wallonie. Le système d’information élaboré qui en découlera permettra de constituer les bases d’un « observatoire des modes actifs » à l’échelle régionale et dont la forme institutionnelle reste à définir.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
x		x		x		

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2022 :
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre d'enquêtes menées

Sources financières à mobiliser :

- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la mise en place d'un Observatoire des Modes Actifs (servira à plusieurs actions)

- **Inventorier les aménagements cyclables et leur état :**

afin de disposer d'un état des lieux à jour de l'ensemble du réseau, des infrastructures cyclables, indépendamment du gestionnaire du réseau. Assurer une inspection des infrastructures mises en place : pouvoir s'assurer que les infrastructures mises en place puissent continuer à être d'une qualité et sûreté optimale dans le temps grâce à un contrôle, un entretien et un remplacement réguliers. Ceci pourra se faire via différents canaux :

- La mise à disposition d'un outil de Cartographie dynamique vélo permettant d'encoder les aménagements cyclables sur l'ensemble du réseau.
- Un suivi des outils de contrôle des aménagements, entretiens des aménagements cyclables sur les voiries régionales.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
				x		

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2022 :
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Pourcentage du territoire couvert par un inventaire des infrastructures cyclables

Sources financières à mobiliser :

- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres

déterminés pour organiser la mise en place d'un portail d'encodage des infrastructures cyclables

- **Mieux connaître les besoins des cyclistes lors de la conception, la réalisation et le suivi de tout projet :**

mener une concertation des usagers sur le réseau cyclable wallon dans le but d'objectiver les profils des usagers, leurs motivations, les freins rencontrés, leurs origines-destinations, leur sentiment de sécurité/insécurité. Ceci pourra se faire via différents canaux :

- Consultation des représentants des usagers au sein des commissions et comités vélo communaux, CCATM, CLDR. Les informations transmises dans ces comités seront remontées à la Région.
- Consultation des représentants des usagers lors des Commissions Modes actives et pour tout projet d'aménagement.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x		x	x			
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
						x

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Mise en place d'outils de consultation
- Suivi apporté aux propositions soumises

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable

- **Identifier les accidents impliquant des cyclistes :**

Mieux connaître les accidents impliquant des cyclistes : L'objectif est double, d'une part avoir une compréhension plus fine des facteurs et des circonstances des accidents impliquant des cyclistes grâce à une analyse en détail des PV des accidents. D'autre part, identifier les zones accidentogènes pour les cyclistes. Etant donné le fort taux de sous-enregistrement des accidents de cyclistes, ce deuxième objectif pourra être complété par une prise en compte des lieux et situations considérés comme dangereux par les cyclistes eux-mêmes.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
		x				

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2022 :
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Mise en place d'un centre de connaissance
- Suivi apporté aux propositions soumises

Sources financières à mobiliser :

- A définir par l'AWSR

- **Mettre en place un monitoring analytique des coûts "vélo" :**

pouvoir préciser les coûts des différents équipements, infrastructures mais aussi services liés à la politique vélo. Dans le but d'avoir un référentiel commun à la région et d'aider les collectivités dans leurs choix d'investissements en tenant compte de la sécurité des cyclistes.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x	x	x	x	x	x	x
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
x	x	x	x	X	x	x

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 3

- 2022 :
- 2023 :
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Rédaction du document

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable – à définir ultérieurement

3.1.3 Mesure : Mettre en place un plan de Formation

Objectif :

Utiliser les nombreuses compétences des professionnels, actuels et futurs, de la mobilité pour œuvrer à changer les mentalités et mettre en place des projets en faveur du vélo.

Cela permettra à chacun·e d'être à jour en matière de prise en compte des cyclistes dans les aménagements, de pouvoir communiquer pour développer la politique cyclable.

Actions à mettre en place :

- **Intensifier la prise en compte du vélo et ses aspects sécuritaires dans les formations à destination des écoles (EMSR) :**

les Référents en Education à la Mobilité et à la Sécurité Routière dans les écoles acquièrent lors de la formation des compétences nécessaires autour une autre mobilité en sécurité dans les déplacements domicile-école, ainsi que les outils permettant de mettre en place des animations. La prise en compte des actions vélo continuera à être développée dans le cadre de ces formations, notamment via des boîtes à outils « vélo » à destination des écoles reprenant les formations existantes, appels à projets, outils de communication...

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2022 :
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de personnes formées
- Nombre d'heures consacrées à la politique cyclable

Sources financières à mobiliser :

- Intégré à la formation actuelle des référents EMSR
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser de visites de terrains (servira à plusieurs action), organisation de séminaires divers sur le vélo à (servira à plusieurs actions), la consultance sur le vélo (servira à plusieurs actions)

- **Intensifier la prise en compte du vélo dans les formations à destination des entreprises :**

les référents mobilité dans les entreprises acquièrent les compétences nécessaires pour convaincre de l'intérêt d'une autre mobilité dans les déplacements domicile-travail et de l'importance de proposer des services en la matière. Il est question ici de développer l'usage du vélo en sécurité par les employés, mais aussi le transport de marchandises à vélo par les

entreprises. La prise en compte des actions vélo continuera à être développée dans le cadre de ces formations, notamment en :

- Continuant à assurer la formation Mobility Manager plusieurs sessions par an.
- Intégrant une dimension mobilité/sécurité routière dans les formations de reconversion professionnelle, à horaire décalé... de conseiller en environnement (ex. IFAPME)

Le département « Formation » de l'AWSR organise également des formations à destination des entreprises sous la thématique « vélo ».

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x					x	
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
		x				

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de personnes formées
- Nombre d'heures consacrées à la politique cyclable

Sources financières à mobiliser :

- Intégré à la formation actuelle des Mobility Manager réaliser par l'UWE
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser des visites de terrains (servira à plusieurs action), des séminaires divers sur le vélo à (servira à plusieurs actions), la consultance sur le vélo (servira à plusieurs actions)
- Pour le département « Formation » de l'AWSR : A déterminer par l'AWSR

• **Intensifier la prise en compte du vélo dans les formations des Conseillers en Mobilité (CeM) et Conseillers en Aménagement du territoire et en Urbanisme (CATU) :**

continuer à développer la formation continue des Conseillers en Mobilité et des Conseillers en Aménagement du territoire et en Urbanisme sur diverses matières, dont la politique cyclable (Code de la route, stationnement, infrastructures, transport des marchandises...). Des formations continues en présentiel ou encore des webinaires thématiques sur la plateforme web CEM seront prévus.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x			x			
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de personnes formées
- Nombre d'heures consacrées à la politique cyclable

Sources financières à mobiliser :

- Intégré à la formation actuelle des CeM et CATUs
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser des visites de terrains (servira à plusieurs action), des séminaires divers sur le vélo à (servira à plusieurs actions), la consultance sur le vélo (servira à plusieurs actions)

- **Proposer des formations vélo à l'attention des mandataires et agents en charge de la politique vélo, aux niveaux régional, communal et privé :**

cette formation pourra se faire en complément de la formation de Conseiller en Mobilité de la Région wallonne. Cela passe notamment par l'organisation de journées de sensibilisation aux aménagements cyclables (et des visites de terrain), compte tenu de la sécurité des usagers.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
				x		x

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de personnes formées
- Nombre d'heures consacrées à la politique cyclable

Sources financières à mobiliser :

- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser des visites de terrains (servira à plusieurs action), des séminaires divers sur le vélo à (servira à plusieurs actions), la consultance sur le vélo (servira à plusieurs actions)

- **Sensibiliser les futurs professionnels de la mobilité (étudiants en architecture, en urbanisme, en sciences de l'ingénieur civil, géographe, tourisme...) à la politique vélo :**

la Région se met à disposition du monde académique pour permettre d'avoir le plus en amont possible une vision intégrée du vélo dans le cadre de la mobilité utilitaire, de tourisme, de la

sécurité routière et dans les aménagements. Pourrait être également proposé un cours de gestion de la mobilité et/ou tourisme-sécurité routière dans le cursus universitaire accessible à plusieurs masters dans les différentes universités francophones et dans les hautes écoles proposant par exemple un master en environnement, en développement durable...

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
				x		

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 3

- 2022 :
- 2023 :
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de personnes formées
- Nombre d'heures consacrées à la politique cyclable

Sources financières à mobiliser :

- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la consultance sur le vélo (servira à plusieurs actions)

• **Proposer des formations/ateliers à destination des labellisés « Bienvenue vélo » et des professionnels du tourisme :**

professionnaliser et accompagner les opérateurs touristiques dans l'accueil des cyclotouristes et la connaissance du vélotourisme en Wallonie. Leur permettre d'assurer un niveau de qualité pour l'accueil à travers notamment le label « Bienvenue vélo ». Des thématiques bien spécifiques au secteur seront proposées et feront l'objet de formations ou d'ateliers, en lien étroit avec la démarche d'amélioration continue « Wallonie destination Qualité ».

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
					x	
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
				x		

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de personnes formées

Sources financières à mobiliser :

- A définir par CGT

- **Développer et soutenir un Pool cycliste et le former aux méthodologies d'apprentissage de la pratique du vélo en sécurité dans la circulation :**

former les conseillers en mobilité, agents de la prévention et de la sécurité, éducateurs sportifs, policiers, bénévoles.... Ils sont alors disponibles pour soutenir les différentes dynamiques imaginées au sein de la commune et de ses écoles, entre autres pour l'encadrement du Brevet du Cycliste, d'un vélobus.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x				x		
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
		x				

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2022 :
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de personnes formées

Sources financières à mobiliser :

- Couverte dans le cadre d'une subvention actuelle octroyée à Pro Velo servant à plusieurs actions
- Couverte dans le cadre d'une subvention actuelle octroyée au GRACQ servant à plusieurs actions

3.1.4 Mesure : Assurer une mise en réseau des acteurs vélo

Objectif :

Créer une dynamique entre les communes et villes qui s'engagent dans une politique cyclable. Une telle mise en réseau doit permettre d'échanger sur les pratiques du vélo, positives comme négatives, d'intensifier les efforts accomplis par les collectivités ou d'autres organismes et associations en faveur de la promotion du vélo et des déplacements sécurisés.

Actions à mettre en place :

- **Mettre en place un groupement de collectivités/institutions/représentants du monde du vélo :**

rassembler, fédérer les acteurs de la politique cyclable, afin de diffuser, échanger sur les connaissances liées au vélo.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x	x	x	x	x	x	x
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
x	x	x	x	x	x	x

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 3

- 2022 :
- 2023 :
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Mise en place d'une réflexion sur la structure pouvant assurer ce rôle

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable – à définir ultérieurement

3.1.5 Mesure : Assurer un suivi et une évolution de la réglementation, planification de la politique cyclable

Objectif :

Afin de rendre la pratique du vélo plus aisée et plus sûre, une évolution des règles est parfois nécessaire.

Actions à mettre en place :

- **Proposer des adaptations du Code de la route pour mieux prendre en compte les besoins des cyclistes et assurer leur sécurité :**

continuer à faire participer la Wallonie aux révisions du Code de la Route (compétence fédérale). Celui-ci offrant toute une série de possibilités d'améliorer significativement la qualité du réseau cyclable.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de modifications du Code de la Route qui encouragent les modes de déplacements actifs (dont le vélo) et prend en compte leur sécurité.

Sources financières à mobiliser :

- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la consultance sur le vélo (servira à plusieurs actions)

- **Proposer des adaptations du Code du gestionnaire¹⁰ pour mieux prendre en compte les besoins des cyclistes et assurer leur sécurité :**

continuer à faire évoluer ce document en faveur des cyclistes. Celui-ci offrant toute une série de possibilités d'améliorer significativement la qualité du réseau cyclable.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2022 :
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de modifications du Code du gestionnaire qui encouragent les modes de déplacements actifs (dont le vélo) et prend en compte leur sécurité.

Sources financières à mobiliser :

- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la consultance sur le vélo (servira à plusieurs actions)

- **Assurer une base légistique permettant la mise en place des diverses politiques cyclables :**

notamment via la mise en place d'un décret relatif à la politique cyclable et modifiant le décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales. Est également concerné le décret relatif à l'agrément et aux subventionnements des partenaires en matière de mobilité durable, de sensibilisation et d'éducation à la sécurité routière.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

¹⁰ L'arrêté ministériel du 11.10.1976, qu'on appelle aussi le Code du gestionnaire, fixe les dimensions minimales et les conditions particulières pour le placement de la signalisation routière.

Indicateurs de réalisation :

- Mise en place des décrets

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable

- **Continuer à faire évoluer les documents de référence liés aux aménagements cyclables :**

il est question ici de qualiroute, de la sécuerothèque, du guide des bons aménagements... afin de mieux prendre en compte les besoins des cyclistes, y compris ceux des personnes à besoins spécifiques et leur sécurité.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
X		X				
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de fiches, adaptations rédigées

Sources financières à mobiliser :

- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la consultance sur le vélo (servira à plusieurs actions)

- **Proposer des outils fiscaux et/ou réglementaires incitant au recyclage des vélos :**

diverses pistes seront explorées afin d'inciter à la remise en circulation des vélos usagers. (Prime retour vélo non utilisé, cotisation Recupel...). Les aspects liés à la sécurité des usagers seront pris en compte.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x		X				X
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 3

- 2022 :
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation : Nombre de vélo recyclés

Sources financières à mobiliser :

- A définir

- **Proposer des outils fiscaux incitant à l'usage du vélo :**

diverses pistes seront explorées afin d'encourager l'usage du vélo dans le cadre de déplacements utilitaires. Des discussions seront également menées avec le fédéral.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x						X
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 3

- 2022 :
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Proposition de nouveaux outils incitatif à l'usage du vélo

Sources financières à mobiliser :

- Nouveaux moyens à allouer pour de la consultance sur le vélo à servant à plusieurs actions
- A définir avec SPW - Finances

- **Assurer une concordance de la politique vélo au niveau des outils de planification :**

renforcer la prise en compte du vélo et ses aspects sécuritaires dans le cadre des Plans Communaux de Mobilité, Plans Urbains de Mobilité, futurs Plans de Mobilité des Bassins de Mobilité, Programmes Communaux de Développement Ruraux, Revitalisation urbaine, Schéma de développement communal, Rénovation urbaine ...

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
X		x	x			
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
						x

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2022 :
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de documents stratégiques où le vélo est pris en compte de manière suffisante

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable

- **Travailler à faciliter l'intermodalité et le transport des vélos (train, bus...) :**

faire évoluer les règles afin de permettre aux usagers de transporter leur vélo dans les bus, tram et métro sous certaines conditions. Groupe de travail mixte Mobilité/Tourisme.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
	X			x		

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre d'usagers des transports en commun qui prennent le vélo.

Sources financières à mobiliser :

- Nouveaux moyens à allouer pour de la consultance sur le vélo à servant à plusieurs actions
- A définir avec OTW

- **Assurer une meilleure mise en place de stationnements vélo lors des constructions, rénovations ou transformations d'immeubles :**

afin de favoriser la présence de stationnement vélo dans les projets d'immeubles (tant de logement que de bureaux), pour les habitants et pour les visiteurs. Dans le cas d'immeubles de logement, en particulier, ce stationnement doit être couvert et sécurisé. Les rénovations devraient aussi être concernées, ou encouragées en ce sens, par exemple à partir d'une certaine taille d'immeuble. Des incitants devraient être trouvés pour promouvoir la création de parkings vélo sécurisés pour les immeubles de bureaux situés en milieu urbain ou dans les zones facilement accessibles à vélo.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x	x		X	x		x
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2022 :
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Evolution de la législation pour faciliter la mise en place de stationnement vélo dans les immeubles
- Nombre de stationnements vélo mis en place dans les immeubles
- Nombre de stationnement vélo mis en place dans les bureaux

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable

3.2 Thématique : rouler et stationner en sécurité

3.2.1 Mesure : Définir des réseaux cyclables wallons utilitaires et récréatifs

Objectif :

Offrir des liaisons adaptées aux besoins des déplacements des cyclistes actuels et futurs. Celui-ci reprend l'ensemble des itinéraires cyclables, interconnectés, directs et sécurisés au sein d'un quartier, d'une ville ou entre ceux-ci. Parmi les conditions nécessaires à un réseau fonctionnel, il y a la sécurité, l'itinéraire le plus direct possible et la cohérence.

L'objectif de développer un réseau vélo répondant aux cinq critères de qualité internationalement reconnus, à savoir un réseau à la fois « sûr, cohérent, rapide, confortable et agréable », est également une préoccupation pour le secteur du tourisme. Cela rend d'autant plus prégnante la nécessité d'une approche transversale. En effet, le voyageur à vélo sélectionne en priorité son itinéraire sur base des critères liés à la sécurité, à la qualité des infrastructures et la qualité des paysages/de l'environnement.

Actions à mettre en place :

- **Définir un réseau cyclable structurant à l'échelle de la région wallonne :**
en ce compris les cyclostrades. Ce réseau peut se retrouver, tant sur voirie régionale que communale, ou encore sur domaine de tiers (emprise INFRABEL ou SNCB, dépendance d'une université...). Il forme la colonne vertébrale du réseau cyclable wallon.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x		x	x			
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
				x		

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Pourcentage du territoire couvert par un réseau cyclable structurant

Sources financières à mobiliser :

- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la mise en place d'une étude du réseau cyclable à servant à plusieurs actions
- **Soutenir les autres échelles du territoire wallon** : (provinces, Groupes d'actions locaux, communes la définition d'un réseau cyclable de desserte locale complémentaire au réseau cyclable structurant à vocation utilitaire. Ce soutien sera méthodologique. Différentes pistes seront explorées :
 - Via l'actualisation ou réalisation de P(I)CM
 - Via un soutien financier pour la réalisation d'études menant à l'établissement de réseau cyclables communaux ou intercommunaux
 - Via des soutiens financiers accordés à des structures territoriales comme les Provinces, GAL...
 - Via un accompagnement de la Cellule Mobilité Action du SPW-MI.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x		x				
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Pourcentage du territoire couvert par un réseau cyclable de desserte locale

Sources financières à mobiliser :

- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser une étude du réseau cyclable à servant à plusieurs actions
- **Définir le réseau cyclable de loisir** : celui-ci reprend les différents types de réseaux cyclables à vocation touristiques (RAVeL, Points nœuds, itinéraires touristiques balisés par le CGT...) : continuer de déployer l'offre

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
				x		

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2022 : x
- 2023 : x

- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Suivi de la requalification de l'offre en matière d'itinéraires touristiques balisés VTC et VTT
- Finalisation des réseaux-points nœuds dans toutes les provinces

Sources financières à mobiliser :

- A définir par le CGT
- **Mettre en place des circuits vélo accessibles aux personnes à besoins spécifiques : Depuis 2016, le Commissariat général au Tourisme collabore avec l'Asbl « Access-i » pour l'identification et la certification de circuits vélo adaptés répondant aux attentes des usagers à besoins spécifiques le long du RAVeL. Ces circuits s'intègrent dans la politique actuelle d'accessibilité des loisirs actifs de plein air aux personnes à besoins spécifiques et dans le plan d'actions du Commissariat général au Tourisme en faveur du développement du vélotourisme et d'un tourisme pour tous. Nous comptons actuellement 13 circuits.**
L'objectif est de poursuivre la certification de ces circuits le long des RAVeL. Il est également envisageable de réadapter la méthodologie pour développer ce type de circuits dans des périmètres autres que le RAVeL (ex : en milieu urbain, autour des réseaux points-nœuds...), et ainsi, diversifier et compléter l'offre.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
				x		

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de nouveaux circuits vélo accessibles
- Diversification de l'offre

Sources financières à mobiliser :

- A définir par le CGT

3.2.2 Mesure : Améliorer le niveau de qualité des infrastructures cyclables / faire le bon choix du bon aménagement

Objectifs :

- Clarifier les lignes directrices pour la prise en compte des besoins des cyclistes dans les aménagements de voirie ou d'espace public ;

- Mettre en place les aménagements correspondants pour assurer une sécurité et un confort optimal des déplacements à vélo.

Actions à mettre en place :

- **Proposer et continuer à faire évoluer un guide de recommandation des aménagements cyclables.**

Le site de référence en Wallonie est le site de la sécuerothèque.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x		x	x			
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
				x		

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Evolutions apportées dans les fiches de la sécuerothèque

Sources financières à mobiliser :

- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la consultance sur le vélo à servant à plusieurs actions
- Couverte dans le cadre d'une subvention actuelle octroyée au GRACQ à servant à plusieurs actions

- **Assurer un développement de nouveaux matériaux de qualité :**

acquérir de nouvelles compétences propres à la Région en termes de matériaux à utiliser ou de marquage. Pouvoir tester de nouvelles techniques de marquage, de nouveaux matériaux.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x		x	x			
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 3

- 2022 :
- 2023 :
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Mise en place d'une procédure de test

- Acquisition d'une expertise régionale en la matière

Sources financières à mobiliser :

- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la consultance sur le vélo à servant à plusieurs actions

• **Améliorer les conditions de cyclabilité des espaces publics via la mise en place de mesures « Espace public apaisé » :**

subventionner les communes pour offrir un cadre de vie plus sûr en diminuant les vitesses de circulation.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x			x			
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
						x

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 3

- 2022 :
- 2023 :
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Mise en place de mesures « Espace public apaisé »

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable – à définir ultérieurement avec SPW TLPE

• **Relancer des aménagements cyclables ou pouvant améliorer la cyclabilité des espaces publics via la mise en place d'un appel à projet « aménagements temporaires » :**

avant d'investir dans des travaux pour construire de nouvelles infrastructures, il peut être intéressant d'expérimenter à moindre coût une nouvelle configuration de l'espace public et d'observer les nouveaux usages au regard des objectifs attendus. L'évaluation de la situation temporaire permet d'appuyer les solutions d'aménagement à long terme, et de de concerter et valider les choix. Les aménagements temporaires ou transitoires facilitent l'appropriation du changement par les usagers.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x			x			
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
						x

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 3

- 2022 :
- 2023 :
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Mise en place d'un appel à projet
- Intégration la possibilité de mettre en place des aménagements temporaires dans les projets existants

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable – à définir ultérieurement

3.2.3 Mesure : Mettre en place les outils d'investissement pour mettre en place les réseaux.

Objectif :

Les réseaux cyclables décrits au point 1 et répondant aux standards de qualité et sécurité attendus seront mis en œuvre au plus vite, compte tenu des ressources humaines et budgétaires disponibles. Des priorités devront donc être établies, des financement mis en place.

Actions à mettre en place :

- **Définir les critères de priorisation de réalisation d'infrastructures cyclables :**

en fonction du potentiel cyclable, de l'inventaire et état de l'infrastructure, du niveau de réalisation sur une liaison entre pôles, des difficultés techniques, des contraintes externes, des opportunités locales... Assurer le financement des aménagements cyclables via des politiques « infrastructures ».

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x		x				
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Pourcentage du réseau structurant et de desserte aménagée

Sources financières à mobiliser :

- Couverte dans le cadre du Plan Infrastructures et Mobilité pour Tous 2020-2026 avec notamment une enveloppe de projets additionnels dédiée à la mobilité active : réaliser les aménagements prévus dans le PIMPT et amplifier la prise en compte systématique des cyclistes dans les aménagements routiers sur voiries régionales lorsqu'il y a un enjeu cyclable identifié.
- Couverte dans le cadre du Plan RAVeL : réaliser les aménagements de courts tronçons manquants sur des sections existantes du RAVeL, ainsi que les chaînons manquants stratégiques permettant de développer les 4 itinéraires

cyclables internationaux et régionaux de longue distance. Et améliorer la qualité des infrastructures existantes et de l'accessibilité aux PMR.

- Couverte dans le cadre des projets additionnels pour le RAVeL
- Couverte dans le cadre du droit de tirage « Mobilité durable » et l'appel à projets Wallonie Cyclable à destination des communes : financer des projets des communes sélectionnées sur base de leur potentiel, de leur ambition et de leur vision stratégique. En créant sur leur territoire les conditions propices à la pratique du vélo au quotidien en sécurité, les communes contribueront à rencontrer les objectifs régionaux.
- Couverte dans le cadre d'une enveloppe cyclostrade : financer des projets sélectionnés sur base de leur potentiel, de leur ambition et de leur vision stratégique.
- Couverte dans le cadre des différentes enveloppes non directement liées à la Mobilités mais permettant la réalisation d'infrastructures en faveur des cyclistes (PIC, Opération de développement rurale, Revitalisation urbaine...)
- Couverte dans le cadre de la recherche de moyens fédéraux ou européens.

• **Trouver le meilleur mode opératoire pour sa mise en œuvre pour chaque projet :**

depuis les études préalables jusqu'au suivi de chantier : réalisation par les chefs de projets des directions territoriales ou par une équipe de chefs de projets "volants" affectés selon les besoins, subventions à des collectivités locales, Provinces, marchés conjoints, Design & Build, etc.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Définition des critères de priorisation

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable

• **Mettre en place une signalisation utilitaire et touristique :**

Cette signalisation permettra de faire connaître les itinéraires existants et d'orienter les cyclistes. Ceci sera fera via :

- La mise en place de la signalétique des itinéraires régionaux et internationaux : continuer à mettre en place le balisage des itinéraires régionaux et développer les liaisons cyclistes de et vers les itinéraires régionaux en particulier au départ ou à destination des noyaux urbanisés. Ceci en améliorera l'accessibilité, tant pour le loisir que pour des raisons utilitaires.
- La mise en place de la signalétique des cyclostrades : définir et mettre en place le balisage des itinéraires régionaux et développer les liaisons cyclistes de et vers les

cyclostrades en particulier au départ ou à destination des grands pôles urbains, d'activité économiques ou d'équipements desservis, ainsi que des nœuds d'intermodalité. Ceci en améliorera l'attractivité pour les cyclistes, et la connaissance de la part des automobilistes afin d'inciter à un report modal. La mise en place de la signalétique des points nœuds vélo : finaliser la mise en place les liaisons points nœuds vélo sur le territoire wallon, et en garantir la bonne gestion dans le temps.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x		x				
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
				x		

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Pourcentage du réseau structurant et de desserte aménagée

Sources financières à mobiliser :

- A définir par
 - o le CGT pour la signalisation touristique
 - o le SPW MI pour la signalisation utilitaire

3.2.4 Mesure : Offrir un stationnement vélo répondant aux différents besoins.

Objectif :

Pouvoir stationner son vélo dans des bonnes conditions de protection, contre le vol et si possible les intempéries, est une nécessité pour les personnes qui envisagent un déplacement à vélo. Une offre de stationnement vélo doit se déployer sur le territoire wallon de manière à répondre aux besoins variés :

- Tant à domicile qu'à destination (école, lieu d'emploi, nœud d'intermodalité, activité de loisir...)
- Au moyen de dispositifs adaptés à la diversité de vélos (vélos-cargos ou long trail, vélos chargés de sacs, vélos de grande valeur, à assistance électrique...) que de cyclistes (femmes, adultes, enfants...)
- Offrant une expérience agréable et des conditions de sécurité satisfaisantes, ainsi qu'un avantage comparatif par rapport à l'usage de la voiture (facilité d'accès notamment).

Associé, le cas échéant, à des besoins annexes tels que la présence de douches, de casiers pour déposer son casque ou des vêtements adaptés, la possibilité de recharger une batterie...

Actions à mettre en place :

- **Définir une stratégie propre à chaque type de stationnement**

(résidentiel, entreprises, équipements, noyaux commerçants, nœuds d'intermodalité...) dans le but de guider les futurs aménagements pouvant être mis en place par les collectivités. Cela permettra également d'orienter les collectivités sur les lieux les plus stratégiques pour la mise en place des stationnement vélo.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x	x	x	x	x		
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
				x		

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Réalisation de la cartographie

Sources financières à mobiliser :

- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la réalisation d'une étude sur les stationnements vélo

- **Identifier, cartographier les lieux stratégiques en termes de stationnement touristique le long des itinéraires internationaux :**

Dans un premier temps, il sera question d'identifier les lieux stratégiques (stationnement touristique et aire de repos) le long des itinéraires internationaux et régionaux. Ensuite, ce même recensement s'étendra à d'autres réseaux cyclables.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
				x		

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Réalisation d'une cartographie

Sources financières à mobiliser :

- A définir par le CGT

- **Assurer un niveau de qualité pour l'accueil des cyclistes par les opérateurs touristiques (Label « Bienvenue Vélo ») :**

poursuivre des actions de labellisation "Bienvenue Vélo" des opérateurs touristiques (hébergements, HoReCa, attractions et musées, organismes touristiques, producteurs et artisans, et bientôt loueurs et réparateurs) qui offrent des services et équipements adaptés aux besoins des cyclistes. Dynamisation (à travers la définition d'un plan d'action), accompagnement, professionnalisation et amélioration des compétences (notamment à travers l'organisation d'ateliers/formations tels que ceux mis en place dans le cadre de la démarche « Wallonie Destination Qualité » ou la mise à disposition d'outils de bonnes pratiques).

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
				x		

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de labellisés "Bienvenue vélo" et évolution par secteur
- Nombre de bonnes pratiques et outils partagés

Sources financières à mobiliser :

- A définir par le CGT

- **Définir les critères de priorisation de réalisation des stationnement vélo :**

en fonction du potentiel cyclable, de l'inventaire et état de l'infrastructure, du niveau de réalisation sur une liaison entre pôles, des difficultés techniques, des contraintes externes, des opportunités locales... Assurer le financement des aménagements cyclables via des politiques « infrastructures »

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x	x	x	x	x		
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
	x			x		

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de stationnements vélo mis en place dans les lieux considérés comme stratégique.

Sources financières à mobiliser :

- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser un soutien externe pour mise en place parking vélo école
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser un soutien externe pour mise en place parking vélo entreprise
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la mise en place parking vélo école
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la mise en place parking vélo entreprise
- Couverte dans le cadre d'appels à projets pour aider à la mise en place de stationnements vélo aux arrêts TEC, gares, mobipôles, mobipoints : ces lieux doivent être équipés en stationnement vélo sécurisé de moyenne et longue durée selon les recommandations régionales. Subventionner à 80% le stationnement vélo aux arrêts TEC.

3.3 Thématique : offrir des services

3.3.1 Mesure : Avoir une offre suffisante pour la réparation de vélo

Objectif :

Comme tout véhicule, le vélo mérite d'être bien entretenu et adapté aux besoins de l'utilisateur (modèle, taille, mais aussi accessoires) afin que son usage soit plus confortable, moins fatigant, plus agréable et sûr. Il est donc important de pouvoir offrir aux cyclistes des services « vélo » adaptés et accessibles.

Actions à mettre en place :

- **Soutenir les lieux de réparation fixes :**

L'objectif de cette action est d'une part de soutenir la visibilité des lieux de réparation du secteur privés et d'autre part de favoriser la mise en place d'ateliers tournés vers l'offre de secondes mains et pouvant offrir un service de dépannage tourné uniquement sur les petites interventions (remplacement de chambre à air, de pneus usés, de blocs de frein ou de câbles défectueux) en particulier dans des lieux d'intermodalité (gare, mobipôles). Les services offerts par ces ateliers ne devront cependant pas constituer un frein au développement de la filière économique.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x		X			x	
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
				x		

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2022 :
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Pourcentage du territoire couvert par une offre en réparation de vélo
- Nombre de réparations réalisées
- Nombre de réparateurs labellisés "Bienvenue vélo"

Sources financières à mobiliser :

- Couverte dans le cadre de la subvention actuelle octroyée à Pro Velo dans la gestion des points vélo dans les lieux d'intermodalité à servant à plusieurs actions
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la réparation des vélos. **Couverte dans le cadre du soutien apporté à des structure visant à la réparation générale des objets (type repair-café). A définir avec SPW ARNE**
- Intégration des réparateurs dans le label "Bienvenue vélo". A préciser par CGT

- **Soutenir les services mobiles de réparation :**

L'objectif des ateliers mobiles est multiples (conseils aux personnes, vélo-éducation, testing, etc.). Il peut se déplacer à travers plusieurs communes pour monter des événements autour du vélo ou s'insérer dans des événements existants. Une offre de petites réparations est également associé, en collaboration avec des vélocistes locaux. Les services offerts par ces ateliers ne devront cependant pas constituer un frein au développement de la filière économique.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x				x	x	
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2022 :
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- pourcentage du territoire couvert par une offre -d'atelier mobile.
- nombre de réparations réalisées

Sources financières à mobiliser :

- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la mise en place d'Ateliers Mobiles à servant à plusieurs actions

• **Assurer les formations de base à la réparation de vélo :**

apprendre à réparer, entretenir et monter un vélo peut se faire en autodidacte ou via des formations spécifiques. Ces formations doivent permettre à des citoyens, mais par exemple aussi à des opérateurs touristiques, d'acquérir les compétences de base dans ces domaines, en ce compris tous les aspects sécuritaires.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x				x		
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
				x		

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2022 :
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de formations données

Sources financières à mobiliser :

- Couverte via la subvention actuelle octroyée à Pro Velo dans la gestion des points vélo dans les lieux d'intermodalité à servant à plusieurs actions
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser les formations de base à la réparation de vélo. Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la mise en place d'Ateliers Mobiles à servant à plusieurs actions

• **Faciliter l'accès à la profession de mécanicien vélo :**

en développant la filière « métiers ». Les compétences acquises sont alors valorisées par l'obtention d'un diplôme ou d'une attestation. Différentes pistes sont à explorer : via le Forem, les filières IFAPME, le développement des stages en entreprises, les aides à l'emploi...

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x					x	
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2022 :
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de personnes formées
- Dispositifs mis en place pour avoir accès à la formation

Sources financières à mobiliser :

- A définir avec SPM EER

- **Assurer le recyclage des vélos :**

soutenir la démarche d'économie circulaire et d'économie sociale des ateliers vélo qui, en lien avec les recyparcs, permet de récupérer et donner une seconde vie à des vélos usagés, dans une optique de qualité.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x		x				x
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 3

- 2022 :
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de vélo recyclés et remis en circulation

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable – à définir ultérieurement avec SPW ARNE

- **Favoriser le développement de stations-services vélo :**

Soutenir la mise en place des stations-services avec des outils pour les vélos, équipées d'appareils pour l'entretien de base comme une pompe, des clés, des godets de pneus, des tournevis, des clés Allen... Evaluer les besoins au niveau des organismes touristiques afin d'évaluer la pertinence d'en installer à ces endroits. La mise en place des stations-service vélo ne devront pas constituer un frein au développement de la filière économique.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
				x		

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 4

- 2022 :
- 2023 :
- 2024 :

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de stations-services mises en place nombre dans les lieux considérés comme stratégique.

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable – à définir ultérieurement

3.3.2 Mesure : Avoir une offre de vélos à louer, à tester

Objectif :

Tant pour des déplacements utilitaires que de loisir, il est parfois intéressant de louer un vélo à un endroit précis plutôt que de se déplacer avec son propre vélo, que ce soit pour un déplacement de courte ou de longue durée. Diverses initiatives communales existent déjà. Différentes mesures peuvent venir les renforcer. En outre, l'achat d'un vélo représente un investissement, et l'offre assez conséquente ne rend pas toujours le choix facile. D'où l'intérêt de pouvoir tester un vélo avant achat. Il est donc important de pouvoir centraliser les différentes offres possibles. L'offre doit être pensée en lien avec les formations de mises en selle. Lorsque l'on teste le vélo pour changer de mobilité, il faut que la 1ère expérience soit la plus positive, via notamment la formation vélotrafic et en ayant à disposition un bon vélo. Lorsque les nouveaux cyclistes louent un vélo pour une longue durée, un accompagnement doit être possible pour maintenir la motivation de ceux-ci. Des conseils de sécurité doivent également être apportés. Les actions reprises ci-dessous seront donc réalisées en priorité dans les lieux où des formations de mises en selles, et/ou un soutien à la réparation de vélo sont possibles.

Actions à mettre en place :

- **Développer le système de location de vélos :**

offrir la possibilité de louer à la carte un ou plusieurs vélos d'excellente qualité. L'objectif principal est de mettre des vélos à la disposition des citoyens, des entreprises locales, mais également des touristes. Ces vélos pourront servir pour participer aux activités organisées dans d'autres domaines (ex : formation vélo-traffic). Différents systèmes existent : *free-floating*, location d'un vélo pour une courte ou longue durée... Le type de location est à évaluer en fonction de l'objectif. Parmi les publics cibles à privilégier : les personnes sans emploi, précarisées, ainsi que les étudiants qui peuvent alors tester ce mode de déplacement pendant leurs études et faire des choix en faveur d'une mobilité durable en connaissance de cause lorsqu'ils entrent dans la vie active.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
X				x		
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
				x		

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 3

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de vélo loués

Sources financières à mobiliser :

- Couverte dans le cadre de la subvention actuelle octroyée à Pro Velo dans la gestion des points vélo dans les lieux d'intermodalité à servant à plusieurs actions
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la location de vélo
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la mise en place d'Ateliers Mobiles à servant à plusieurs actions
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser le projet « un vélo pour 10 ans » à servant à plusieurs actions
- Recensement de l'offre de location par les opérateurs touristiques, à préciser par le CGT.

• **Développer le système de test de vélos :**

permettre de tester des vélos gratuitement ou non, comme des vélos à assistance électrique (VAE), des vélos cargos, pliables... L'objectif de cette action est de réconcilier les Wallons avec la pratique du vélo dans leurs déplacements journaliers, exclusivement ou complémentirement à d'autres moyens de transport respectueux de l'environnement, en leur permettant de tester différents types de vélo, souvent onéreux. Cela pourrait inclure également un vrai accompagnement au changement de mode. Une attention particulière est portée à la sécurité des usagers dans le cadre de ces tests.

Partenaires de l'actions (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
X				x		
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de personnes ayant testé un vélo
- Pourcentage de personnes ayant fait l'acquisition d'un vélo suite au test

Sources financières à mobiliser :

- Couverte dans le cadre de la Subvention octroyée à Pro Velo dans la gestion des points vélo dans les lieux d'intermodalité → servant à plusieurs actions
- Couverte dans le cadre de la Subvention octroyée à l'UWE → servant à plusieurs actions
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser le système de test de vélo. Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la mise en place d'Ateliers Mobiles à servant à plusieurs actions

3.3.3 Mesure : Développer la formation de mise en selle et les actions de déplacement à vélo

Objectif :

Le nombre de cyclistes potentiels est important. Nombreuses et nombreux sont celles et ceux qui savent rouler à vélo. Mais savoir rouler à vélo ne signifie pas nécessairement être capable de rouler dans l'espace public ou de le faire pour des déplacements utilitaires. Il est donc nécessaire d'offrir un accompagnement personnalisé, qui peut faire une différence considérable, et permettre à ces personnes d'accéder à un nouveau mode de déplacement à part entière, en dépassant les obstacles cités ci-dessus (au point ???).

Actions à mettre en place :

- **Développer la formation de mise en selle à destination du public scolaire :**

organiser des actions visant à rendre les enfants autonomes à vélo sur un itinéraire connu, atteindre des transferts modaux significatifs vers le vélo. Cela passe par l'apprentissage de la conduite à vélo et des règles à respecter pour être en sécurité. A ce titre, la Région wallonne soutient l'augmentation du nombre de classe bénéficiant du Brevet du cycliste.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
			x			

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de personnes ayant suivi la formation « brevet du cycliste » et/ou d'autres formations liées à l'apprentissage de la conduite à vélo en sécurité et en autonomie afin de devenir acteurs de leur mobilité Pourcentage de personnes ayant augmenté la pratique du vélo suite à la formation + questionnaire sur le sentiment de sécurité dans les déplacements à vélo suite à la formation

Sources financières à mobiliser :

- Couverte dans le cadre des appels à projets EMSR à servant à plusieurs actions
- Couverte dans le cadre de subvention actuelle octroyée à Pro Velo pour ses actions « Education » → servant à plusieurs actions
- Moyens à valoriser dans le cadre d’actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la formation de mise en selle à destination du public scolaire
- Moyens à valoriser dans le cadre d’actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la mise en place d’Ateliers Mobiles servant à plusieurs actions

- **Soutenir les projets visant à assurer la mise en place de vélobus ou rangs à vélo.**

Partenaires de l’action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
			x			

Mise en place de l’action (voir note de fin de document) : 1

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de personnes participant à un vélobus ou un rang à vélo

Sources financières à mobiliser :

- Couverte dans le cadre d’appels à projets EMSR servant à plusieurs actions
- Couverte dans le cadre de subvention actuelle octroyée à Pro Velo pour ses actions « Education » → servant à plusieurs actions
- Moyens à valoriser dans le cadre d’actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la mise en place de vélobus ou rangs vélo
- Moyens à valoriser dans le cadre d’actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la mise en place d’Ateliers Mobiles à servant à plusieurs actions

- **Développer la formation de mise en selle et les actions de déplacement à vélo à destination du public des entreprises :**

on vise à sensibiliser et à communiquer pour promouvoir les déplacements domicile-travail à vélo dans les entreprises publiques et privées.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
		X				

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de personnes ayant suivi la formation
- Pourcentage de personnes ayant augmenté la pratique du vélo suite à la formation + questionnaire sur le sentiment de sécurité dans les déplacements à vélo suite à la formation

Sources financières à mobiliser :

- Dans le cadre de subvention actuelle octroyée à l'UWE pour développer l'usage du vélo dans les entreprises
- Pour le département « Formation » de l'AWSR : à déterminer par l'AWSR

• **Développer la formation de mise en selle et les actions de déplacement à vélo à destination des citoyen-e-s :**

offrir à tout-e citoyen-ne des actions de mise en selle et de sensibilisation durant laquelle des cyclistes quotidiens - encadrent des cyclistes en devenir dans l'espace public et/ou sur un de leurs trajets réguliers. Ces formations peuvent être offertes à tou-te-s mais aussi organisées pour des publics bien précis (ex. : primo-arrivant).

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x				x		
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
		X	x			

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de personnes ayant suivi la formation
- Pourcentage de personnes ayant augmenté la pratique du vélo suite à la formation + questionnaire sur le sentiment de sécurité dans les déplacements à vélo suite à la formation

Sources financières à mobiliser :

- Couverte dans le cadre de la subvention actuelle octroyée à Pro Velo pour ses actions « Education » → servant à plusieurs actions
- Couverte dans le cadre de la subvention actuelle octroyée au GRACQ → servant à plusieurs actions
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la formation de mise en selle et les actions de déplacement à vélo à destination des citoyen-e-s
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la mise en place d'Ateliers Mobiles à servant à plusieurs actions

3.3.4 Mesure : Avoir des aides à l'achat (vélo, matériel)

Objectif :

Soutenir la mobilité douce et favoriser les déplacements à vélo via une aide à l'acquisition d'un vélo.

Actions à mettre en place :

- **Assurer des primes à l'acquisition de vélos de service :**

mettre à disposition des primes à destination employeur ou un travailleur indépendant pour l'achat et à la mise à disposition de vélos de service électriques ou non-électriques.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre d'entreprises ayant bénéficié de la prime

Sources financières à mobiliser :

- A travers le budget existant des primes vélos

- **Assurer des primes à l'acquisition pour usage utilitaire :**

mettre à disposition des primes à destination des citoyens, à l'achat d'un vélo électrique ou non-électrique. L'octroi de cette prime est conditionné à un usage domicile-travail.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de citoyens ayant bénéficié de la prime

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable

- **Assurer des primes à l'achat de vélo servant la cyclo-logistique :**

mettre à disposition des primes à destination des employeurs ou un travailleur indépendant , à l'achat d'un vélo-cargo électrique ou non-électrique. L'octroi de cette prime est conditionné à un usage dans le cadre professionnel.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre d'entreprises ayant bénéficié de la prime
- Nombre de km effectués
- Nombre de colis livrés et/ou nombre de tonnes transportées
- Nombre de camionnettes laissées au garage

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable

3.3.5 Mesure : Développer la Cyclo-logistique urbaine

Objectif :

La Wallonie veut encourager, en matière de logistique urbaine, le recours aux services de livraison à vélo. Plusieurs structures existent déjà, qui se sont fédérées dans la Belgian Cycle Logistic Federation. En ville, le potentiel de transport de marchandises et de livraison de colis par vélo est très important. 25% de tous les biens transportés dans une ville pourraient être transportés par un vélo (cargo). Le but serait de convaincre des groupes-cibles, au travers d'une approche participative, de s'orienter davantage vers la logistique urbaine durable.

Actions à mettre en place :

- **Mettre en place un facilitateur logistique urbaine et cyclo-logistique :**

celui-ci doit élaborer des recommandations et faire émerger des projets dans les villes qui pourront faire l'objet d'un financement dans le cadre d'un appel à projets

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 3

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Cahier de recommandations
- Nombre de villes développant un projet accompagné du facilitateur

Sources financières à mobiliser :

- A définir

Financer des externalités positives : développement d'un mécanisme de financement des externalités positives.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x						x
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2022 :
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

Sources financières à mobiliser :

- A définir

3.3.6 Mesure : Lutter contre le vol de vélo

Objectif :

Le vol de vélo constitue un frein non-négligeable à la pratique du vélo. Il est fréquent que des cyclistes récents ou occasionnels abandonnent totalement la pratique du vélo suite au vol de celui-ci. Des cyclistes habitués renoncent également à prendre leur vélo pour certains déplacements par manque de stationnement sécurisé. Cela est d'autant plus vrai si le vélo a une valeur élevée (VAE par exemple).

Actions à mettre en place :

- **Développer en Wallonie un marquage unique standardisé des vélos, couplé à une base de données centralisée qui pourrait être fédérale :**

développer en Wallonie un marquage unique standardisé des vélos, couplé à une base de données centralisée en concertation avec des régions voisines. Cette action se fait en collaboration avec le Fédéral.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Création d'une base de données et d'un système électronique basé sur l'attribution de numéros uniques à chaque vélo
- Nombre de vélos inscrits.

Sources financières à mobiliser :

- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la mise en place du projet My Bike

- **Collaborer avec les zones de police wallonnes et le collège des procureurs :**

L'objectif est de travailler avec les zones de polices et le collège des procureurs afin de mettre en place une politique efficace de répression dans le cadre des vols de vélos ceci afin de freiner la pratique du vol de vélos. Cela nécessite une coordination avec le SPF Justice.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x				x		
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 3

- 2022 :
- 2023 :
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Mise en place du dispositif
- Nombre de tests réalisés

Sources financières à mobiliser :

- Non applicable

3.4 Thématique : communiquer et sensibiliser

3.4.1 Mesure : Offrir une documentation de référence

Objectif :

La Région wallonne continue à rédiger et à soutenir la rédaction de documents de référence dans le domaine de politique cyclable. Ceci dans le but d'informer le grand public, les pouvoirs publics et les partenaires au sujet des avancées de la politique vélo régionale, tant dans une optique utilitaire que touristique, toujours encadrée par les aspects sécuritaires, aussi bien en matière d'infrastructures que de services.

Actions à mettre en place :

- **Offrir de la documentation de promotion du vélo utilitaire :**
créer et faire connaître les publications de recommandations ayant trait à politique cyclable. Cela implique notamment la rédaction de guides sur la mise en place de Vélobus à destination des écoles et des autorités communales, mais aussi des fiches synthétiques sur les aménagements de voiries et les équipements en faveur des cyclistes, ces fiches étant publiées via la « Securothèque ».

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x	x	x	X	x	x	x
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
x	x	x	X			x

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de publications produites

Sources financières à mobiliser :

- Couverte par la subvention actuelle octroyée au GRACQ (servira à plusieurs actions)
- Couverte par la subvention actuelle octroyée à Pro (servira à plusieurs actions)
- Couverte par la subvention actuelle octroyée à l'UWE (servira à plusieurs actions)
- Couverte par la subvention actuelle octroyée à Chemin du Rail (servira à plusieurs actions)
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la consultance sur le vélo à servant à plusieurs actions
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la mise en place d'une action générale « Tous Vélo actif » (servira à plusieurs actions)

- Offrir de la documentation de promotion du vélotourisme : (notamment brochures, cartes RAVeL)

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
X		x		x		
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
			x	x	x	x

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de cartes RAVeL distribuées
- Nombre de livrets de type vélotourisme distribués

Sources financières à mobiliser :

- A définir par le CGT

3.4.2 Mesure : Développer et diffuser des outils d'information et de mobilisation des usagers

Objectif :

Faire connaître au grand public les actions visant à développer le vélo en Wallonie, qu'elles soient mises en place par la Région wallonne ou par ses partenaires.

Les modes actifs restant des usagers vulnérables, dans ce contexte de partage de la route, la sensibilisation doit non seulement être à destination des cyclistes (« vers » les cyclistes) mais également des autres usagers (« sur » les cyclistes »)

Actions à mettre en place :

- **Mettre en place un plan de communication de la Région wallonne pour la promotion des modes actifs : promotion du Plan d'Actions Wallonie cyclable et visibilité de celui-ci sous toutes ses formes (Charte graphique, réseaux sociaux, matériel de promotion, WaCy News...)**

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
X						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Mise en place d'un plan de communication

Sources financières à mobiliser :

- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la mise en place d'une action générale « Tous Vélo actif » (servira à plusieurs actions)
- **Mettre en place des campagnes de communication spécifiques sur l'usage du vélo :**
mieux connaître le potentiel que représente le vélo utilitaire, les services qui en dépendent. Celles-ci pourront par exemple promouvoir l'usage du vélo pour les petits trajets, ou être davantage axées sur la sécurité routière complémentirement aux différentes campagnes menées par l'AWSR :
 - Sensibiliser les cyclistes aux dangers tels que le risque de débridage d'un vélo électrique, au port d'un équipement et à la nécessité d'être vu dans la circulation.

- Sensibiliser les automobilistes à la présence accrue des modes actifs dans la circulation et à la notion du partage de la route

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
X	x	x	x	x	X	x
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
X	x	x	x	x	X	x

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

Sources financières à mobiliser :

- Couverte par la subvention actuelle octroyée au GRACQ (servira à plusieurs actions)
- Couverte par la subvention actuelle octroyée à Pro (servira à plusieurs actions)
- Couverte par la subvention actuelle octroyée à l'UWE (servira à plusieurs actions)
- Couverte par la subvention actuelle octroyée à Chemin du Rail (servira à plusieurs actions)
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la mise en place d'une action générale « Tous Vélo actif » (servira à plusieurs actions)

- **Mettre en place un plan de communication de la Région wallonne pour la promotion du vélotourisme en Wallonie.**

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
				X	x	

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Mise en place d'un plan de communication

Sources financières à mobiliser :

- A définir par le CGT

3.4.3 Mesure : Organiser et participer à des événements promotionnels et de sensibilisation

Objectif :

Promouvoir la politique cyclable de la Wallonie. Ces événements permettent entre autres de faire la promotion de nouveaux services ou de nouvelles infrastructures et/ou de développer et consolider la communauté des cyclistes actuels, des ambassadeurs du vélo.

Actions à mettre en place :

- **Mettre en place des événements valorisant le "vélo » :**
la Wallonie met en place des actions visant à mettre en valeur le vélo. Cela passe notamment par l'organisation d'événements rassembleurs comme un colloque annuel, un salon du vélo, ou par l'inauguration de nouvelles infrastructures. Ces événements mettront également l'accent sur les aspects sécuritaires.

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x	x	x	X	x	x	x
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
x	x	x	x	x	x	x

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre d'événements mis en place
- Nombre de participants aux événements

Sources financières à mobiliser :

- Couverte par la subvention actuelle octroyée au GRACQ (servira à plusieurs actions)
- Couverte par la subvention actuelle octroyée à Pro (servira à plusieurs actions)
- Couverte par la subvention actuelle octroyée à l'UWE (servira à plusieurs actions)
- Couverte par la subvention actuelle octroyée à Chemin du Rail (servira à plusieurs actions)
- Couverte par la subvention actuelle octroyée à la RTBF pour la mise en place de l'Emission « Le beau Vélo de RAVeL » (servira à plusieurs actions)
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la mise en place d'une action générale « Tous Vélo actif » (servira à plusieurs actions), salon Bike Wallonia (servira à plusieurs actions)

- **Participation et/ou soutien à des événements valorisant le "vélo utilitaire" :**

la Wallonie aide à la réalisation d'actions qui mettent en valeur le vélo et le travail qu'elle mène en matière de politique cyclable. Elle participe à des événements où le vélo utilitaire peut être mis en avant, tels que des conférences, des salons... Ces événements mettront également l'accent sur les aspects sécuritaires.

Partenaires de l'action (x = pilote) : 1

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre d'événements auxquels la Région a participé
- Nombre de participants aux événements

Sources financières à mobiliser :

- Couverte par la subvention actuelle octroyée au GRACQ (servira à plusieurs actions)
- Couverte par la subvention actuelle octroyée à Pro (servira à plusieurs actions)
- Couverte par la subvention actuelle octroyée à l'UWE (servira à plusieurs actions)
- Couverte par la subvention actuelle octroyée à Chemin du Rail (servira à plusieurs actions)
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la mise en place d'une action générale « Tous Vélo actif » (servira à plusieurs actions),

- **Participation et/ou soutien à des événements valorisant le "vélotourisme"**

Partenaires de l'action (x = pilote) : 1

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x						
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
				x		

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

Sources financières à mobiliser :

- A définir par le CGT

3.4.4 Mesure : Assurer l'existence de points d'information

Objectif :

Informer le grand public, les pouvoirs publics et les partenaires au sujet des avancées de la politique vélo régionale, tant dans une optique utilitaire que touristique, aussi bien en matière d'infrastructures que de services.

Actions à mettre en place :

- **Soutenir les lieux physiques permanents où une information "vélo utilitaire" peut être fournie :**

soutenir les lieux fixes où une information peut être donnée par rapport à la politique vélo (itinéraires, formations, primes...)

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x	x	x	x	x	x	x
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
x	x	x	x	x	x	x

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de lieux physiques où peut être communiquée une information et couverture du territoire
- Nombre de demandes traitées

Sources financières à mobiliser :

- Couverte via la subvention actuelle octroyée à Pro Velo dans la gestion des points vélo dans les lieux d'intermodalité (servira à plusieurs actions)
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la mise en place d'une action générale « Tous Vélo actif » (servira à plusieurs actions), la mise en place d'Ateliers Mobiles à servant à plusieurs actions
- A définir avec les autres partenaires (SPW & OIP)

- **Soutenir les possibilités (téléphone/vidéoconférence) afin de pouvoir donner une information sur le "vélo utilitaire" :**

soutenir la mise en place d'un accompagnement personnalisé pour donner une information par rapport à la politique vélo (itinéraires, formations, primes...)

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
x	x	x	x	x	x	x
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
x	x	x	x	x	x	x

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 2

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :

- Nombre de demandes traitées

Sources financières à mobiliser :

- Couverte via la subvention actuelle octroyée à l'UWE (servira à plusieurs actions)
- Couverte via la subvention actuelle octroyée au GRACQ (servira à plusieurs actions)
- Couverte via la subvention actuelle octroyée à Pro Vélo (servira à plusieurs actions)
- Moyens à valoriser dans le cadre d'actions déjà menées ou de nouveaux moyens dans la limite de la disponibilité des budgets du ou des ministres déterminés pour organiser la mise en place d'Ateliers Mobiles à servant à plusieurs actions
- A définir avec les autres partenaires (SPW & OIP)

- Soutenir les lieux physiques permanents où une information « vélotourisme » peut être octroyée

Partenaires de l'action (x = pilote) :

SPW-MI	SPW-SG	SPW-ARNE	SPW-TLPE	SPW-IAS	SPW-EER	SPW_Fin
IWEPS	OTW	AWSR	AVIQ	CGT	WBT	FRW
				x		

Mise en place de l'action (voir note de fin de document) : 1

- 2022 : x
- 2023 : x
- 2024 : x

Indicateurs de réalisation :**Sources financières à mobiliser :**

- A définir par CGT

ⁱ Mise en place de l'action :

1. A poursuivre/Renforcer
2. A mettre en place (pour mandature)
3. A préparer (pour mandature suivante)
4. En réflexion



Note au Conseil de Bassin de Charleroi Métropole

Note n° MAC2

Accompagnement à la pratique du vélo,
services « vélo » en zone dense et en zone

Séance du :

27/05/2025

Thématique :

Mobilité active

Action(s) concernée(s) du PMCM :

Code	Nom	Objectif(s) de mise en œuvre	Impact de la Note sur la mise en œuvre
C.1.2	Développer l'offre de services pour les cyclistes au sein des centralités	Etablir le « Plan Stationnement Vélo » et définir les services à implanter	Des activités, organisées par Provélo et Mobilesem, contribuent au développement de l'offre de services aux cyclistes : formation de base à la réparation de vélo, activités de testing de vélos
D.2.2	Promouvoir une mobilité plus durable chez les plus jeunes		Des formations existent et contribuent à cette sensibilisation des plus jeunes : formations de mise en selle à destination du public scolaire (type brevet du cycliste), organisées par Provélo et Mobilesem

Type de note :

☒ Transmission d'informations au Conseil

→ A répercuter dans le Procès-Verbal : **citation des informations transmises au Conseil**

☐ Consultation du Conseil

→ A répercuter dans le Procès-Verbal : **prise d'acte de l'avis du Conseil**

☐ Proposition de décision au Conseil

→ A répercuter dans le Procès-Verbal : **prise d'acte de la décision du Conseil**

Description :

Le PMCM prévoit le développer de l'offre de services pour les cyclistes au sein des centralités. La mise en œuvre passe par le déploiement de stationnements vélo, mais également de services à développer sur le territoire en vue de faciliter le déplacement des cyclistes.

En outre, le Plan d'Actions Wallonie Cyclable comprend les mesures suivantes :

- 3.1.3 Mesure : Mettre en place un plan de Formation
- 3.3.1 Mesure : Avoir une offre suffisante pour la réparation de vélo
- 3.3.2 Mesure : Avoir une offre de vélos à louer, à tester
- 3.3.3 Mesure : Développer la formation de mise en selle et les actions de déplacement à vélo

Mobilesem et Provélo contribuent à cette mise en œuvre, par le développement, au sein des communes de Charleroi Métropole, des services suivants, repris en détails dans l'annexe 1 à cette présente note :

- Formations de base à la réparation de vélo ;
- Testing de vélos ;
- Formations de mise en selle à destination du public scolaire (type brevet du cycliste).

Cette offre de services peut, et devrait, être complétée. Par exemple :

- Lieux fixes de réparation et « stations-services vélo » ;
- Assurer le recyclage des vélos, en lien avec les recyparcs.

Les publics scolaires, travailleurs et touristes devraient être ciblés en priorité.

Prise d'acte de l'information

La présente note a été transmise pour information au Conseil, qui en prendra acte pendant la séance.



CONTACT

SPW Mobilité
Département de la Stratégie de la Mobilité et de l'Intermodalité
Boulevard du Nord 8
B - 5000 Namur

bassins.mobilite@spw.wallonie.be

REFERENCES

Plan Wallonie Cyclable

<https://mobilite.wallonie.be/files/velo/Plan%20d'actions%20Wallonie%20Cyclable%202030.pdf>

	Mobil ESM						Pro Vélo					
	2023			2024			2023			2024		
	Formations de base à la réparation de vélo	Testing de vélos	Formations de mise en selle à destination du public scolaire (type brevet du cycliste)	Formations de base à la réparation de vélo	Testing de vélos	Formations de mise en selle à destination du public scolaire (type brevet du cycliste)	Formations de base à la réparation de vélo	Testing de vélos	Formations de mise en selle à destination du public scolaire (type brevet du cycliste)	Formations de base à la réparation de vélo	Testing de vélos	Formations de mise en selle à destination du public scolaire (type brevet du cycliste)
Aiseau-Presles	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non
Anderlues	non	non	non	non	non	oui	non	non	non	non	non	non
Beaumont	oui	oui	oui	non	oui	oui	non	non	non	non	non	non
Cerfontaine	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non
Chapelle-lez-Herlaimont	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non
Charleroi	non	oui	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non
Châtelet	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non
Chimay	oui	oui	oui	oui	non	oui	non	non	non	non	non	non
Courcelles	non	non	non	non	oui	non	non	non	non	non	non	non
Couvin	oui	oui	oui	non	non	oui	non	non	non	non	non	non
Erquelinnes	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non
Farciennes	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non
Fleurus	non	non	non	non	non	oui	non	non	non	non	non	non
Fontaine-l'Évêque	non	oui	non	non	oui	oui	non	non	non	non	non	non
Froidchapelle	non	non	non	oui	oui	non	non	non	non	non	non	non
Gerpennes	oui	oui	oui	non	oui	non	non	non	non	non	non	non
Ham-sur-Heure-Nalinnes	non	non	non	non	oui	oui	non	non	non	non	non	non
Les Bons Villers	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non
Lobbès	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non
Merbes-le-Château	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non
Momignies	non	oui	oui	oui	non	non	non	non	non	non	non	non
Montigny-le-Tilleul	oui	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non
Philippeville	non	oui	oui	oui	oui	oui	non	non	non	non	non	non
Pont-à-Celles	non	non	non	non	non	non	non	non	non	oui	oui	non
Sambreville	non	non	non	non	non	oui	non	non	non	non	non	non
Seneffe	non	non	non	non	non	non	non	oui	non	non	oui	non
Sivry-Rance	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non	non
Thuin	oui	oui	oui	oui	non	oui	non	non	non	non	non	non
Viroinval	non	oui	oui	non	oui	oui	non	non	non	non	non	non
Walcourt	non	oui	oui	non	non	oui	non	non	non	non	non	non
Doische	non	non	oui	non	non	oui						
Florennes	non	non	oui	non	oui	oui						



Note au Conseil de Bassin de Charleroi Métropole

Note n° MAC3

Inventaire des besoins en matière de
stationnement vélo

Séance du :

27/05/2025

Thématique :

Mobilité active

Action(s) concernée(s) du PMCM :

Code	Nom	Objectif(s) de mise en œuvre	Impact de la Note sur la mise en œuvre
C.1.2	Développer l'offre de services pour les cyclistes au sein des centralités	C.1.2_1 Etablir le « Plan Stationnement Vélo » et définir les services à implanter	L'inventaire des besoins en stationnement contribue à jeter les bases d'un plan stationnement à l'échelle communale
D.1.2	Valoriser et renforcer la complémentarité vélo – transport public	D.1.2_5 Faciliter la combinaison vélo + train/bus	L'inventaire du stationnement nécessaire à destination contribue à mieux comprendre les modes de déplacements et à identifier d'autres lieux propices au stationnement vélo (p.ex. mobipôles)
D.2.2	Promouvoir une mobilité plus durable chez les plus jeunes		L'inventaire des besoins en stationnement fait partie d'une démarche de sensibilisation

Type de note :

☒ **Transmission d'informations au Conseil**

→ A répercuter dans le Procès-Verbal : **citation des informations transmises au Conseil**

☐ **Consultation du Conseil**

→ A répercuter dans le Procès-Verbal : **prise d'acte de l'avis du Conseil**

☐ **Proposition de décision au Conseil**

→ A répercuter dans le Procès-Verbal : **prise d'acte de la décision du Conseil**

Description :

En 2023, un appel à manifestation d'intérêt a été lancé à destination de tous les établissements d'enseignement situés sur le territoire de la Région wallonne.

<https://mobilite.wallonie.be/news/soutien-financier-aux-etablissements-denseignement-de-wallonie-pour-du>

Cette initiative visait en première instance à mieux comprendre les besoins de ces établissements, en évaluant la capacité de stationnement vélo souhaitable pour offrir les bonnes conditions de protection, contre le vol et si possible les intempéries, aux élèves et professeurs envisageant de se rendre à l'école à vélo.

Cette initiative permet en outre de mettre en œuvre la mesure du Plan d'Actions Wallonie Cyclable 20230 :

« Mesure : Offrir un stationnement vélo répondant aux différents besoins ».

Pour les **écoles primaires et secondaires**, cet appel à manifestation d'intérêt s'est concrétisé par la réponse de 93 établissements. La liste complète de ces établissements peut être consultée dans l'annexe 1 de la présente note. La figure 1 reprend ces données sous forme cartographique.

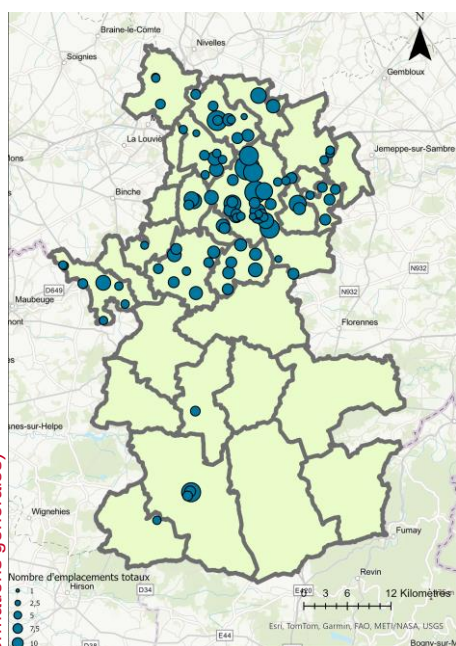


Figure 1 - Besoin en nombre de nouveaux arceaux de stationnement vélo exprimé par les écoles primaires et secondaires de Charleroi Métropole

L'action D.2.2 du PMCM « Promouvoir une mobilité plus durable chez les plus jeunes » indique qu'une série d'écoles doivent être sensibilisées en priorité, en raison de leur taille et/ou accessibilité multimodale :

- Les écoles secondaires du centre-ville de Charleroi ;
 - Centre Scolaire Saint-Joseph-Notre-Dame – Jumet ;
 - CECS Couillet – Marcinelle, Couillet ;
 - Cecs Couillet-Marcinelle - Les Hauchies, Marcinelle ;
 - Cecs Couillet-Marcinelle - Ecole Hôtelière, Marcinelle ;
 - Institut Notre-Dame, Charleroi ;
 - Collège Des Aumôniers Du Travail - "Grand Collège", Charleroi ;
 - Institut Jean Jaurès, Charleroi ;
 - Ecole Le Soleil Levant, Montignies-sur-Sambre ;
 - Eceps Marcinelle-Monceau, Marcinelle ;
 - Athénée Royal Yvonne Vieslet, Marchienne-au-Pont ;
 - Institut Sainte Marie de Fontaine L'Evêque – Cefa, Charleroi ;
- Les écoles secondaires de l'entité de Gosselies (Charleroi) ;
 - Institut Sainte-Anne De Gosselies ;
- Les écoles secondaires du centre Châtelet. Parmi celles-ci, les suivantes ont transmis leur besoin dans le cadre de l'appel à manifestation d'intérêt :
 - Athénée Royal René Magritte ;
- Les écoles secondaires de Fleurus ;

- Les écoles secondaires de l'entité de Tamines (Sambreville) ;
- Les écoles secondaires de Philippeville.

Pour les **hautes écoles, universités et hôpitaux**, cet appel à manifestation d'intérêt s'est concrétisé par la réponse de 13 établissements. La liste complète de ces établissements peut être consultée dans l'annexe 2 de la présente note.

Prise d'acte de l'information

La présente note a été transmise pour information au Conseil, qui en prendra acte pendant la séance.



CONTACT

SPW Mobilité
Département de la Stratégie de la Mobilité et de l'Intermodalité
Boulevard du Nord 8
B - 5000 Namur

bassins.mobilite@spw.wallonie.be

REFERENCES

Appel à manifestation d'intérêt, février 2023

<https://mobilite.wallonie.be/news/soutien-financier-aux-etablissements-denseignement-de-wallonie-pour-du>

Dénomination	Adresse complète	Nombre total d'arceaux (2 vélos par arceau) demandé
EFA Gerpinnes	de Bertransart 6 6280 Gerpinnes	4
Ecole Communale Fondamentale De Ham Sur Heure - Cour Sur Heure	rue Saint Jean 21 6120 Ham-sur-Heure-Nalinnes	10
Ecole Communale Fondamentale de Jamioux	rue Willy Brogneux 8 6120 Ham-sur-Heure-Nalinnes	12
Ecole Communale Fondamentale de Nalinnes- Nalinnes	rue des Couturelles 1 6120 Ham-sur-Heure-Nalinnes	16
Ecole Communale Fondamentale de Nalinnes-Nalinnes	Place des Haies 1 6120 Ham-sur-Heure-Nalinnes	12
Ecole Communale De Souvret Cité	Daxhelet 17 6182 Courcelles	6
Ecole Du Petit Courcelles - Réguignies	rue de Binche 22 6180 Courcelles	6
Ecole Du Trieu Des Agneaux	rue des Libentaires 41 6180 Courcelles	16
Ecole Du Petit Courcelles - Petit Courcelles	place Abbé Bougard 31 6180 Courcelles	16
Ecole Communale Du Trieu	place F. Roosevelt 3 6180 Courcelles	6
Ecole Communale Du Trieu - Ecole Communale De L'Yser	rue de l'Yser 101 6183 Courcelles	8
Ecole Notre Dame Jumet Chef Lieu - Notre Dame	Frison 4 6040 Charleroi	50
Centre Scolaire Saint-Joseph-Notre-Dame - /	Strimelle 1 6040 Charleroi	30
Groupe scolaire de la Bassée	WILLOCQ 4A 6044 Charleroi	10
Institut Sainte-Anne De Gosselies - Rue De L'Hôtel Saint-Jacques	Rue de l'Hôtel Saint-Jacques 5 6041 Charleroi	30
Ecole Communale De Viesville - Implantation Thiméon	place Nachez 10 6230 Pont-à-Celles	12
Ecole Communale De Viesville	place des Résistants 10 6230 Pont-à-Celles	10
EFA Les Bons Villers	rue Zéphirin Flandre 10 6210 Les Bons Villers	20
Ecole Arthur Grumiaux - Ecole Arthur Grumiaux Villers-Perwin	Rue de l'Escaille 1 6210 Les Bons Villers	15
Ecole Communale De Luttre	rue Georges Theys 15 6238 Pont-à-Celles	12
Ecole Communale De Luttre - Implantation Liberchies	place de Liberchies 1 6238 Pont-à-Celles	3
Ecole Communale De Luttre - Implantation Saint-Nicolas	rue Saint-Nicolas 10a 6238 Pont-à-Celles	6
Ecole Communale Fondamentale Mixte Des Hautes-Montées	rue du Moulin 30 6181 Courcelles	4
Ecole Communale Fondamentale Mixte De La Fléchère - École De La Fléchère	rue des communes 5A 6181 Courcelles	6
Ecole Communale De Luttre - Implantation Rosseignies	rue de Petit-Roeux 25 6230 Pont-à-Celles	8
Athénée Royal - Principale	Rue de l'Eglise 107b 6230 Pont-à-Celles	32
Ecole Communale De Pont-À-Celles	rue Célestin Freinet 1 6230 Pont-à-Celles	8
Ecole Communale D'Obaix	rue du Village 78 6230 Pont-à-Celles	8
Ecole Libre Saints Cyr Et Julitte Fase 1098 Implantation2156 - Ecole Saints Cyr Et Julitte	Rue Général Leman 6 7180 Seneffe	8
Ecole Communale De Thuillies	Rue de la Cour 8 6536 Thuin	14
Ecole Libre Saint-Louis	Rue de l'église 6 6120 Ham-sur-Heure-Nalinnes	10
Ecole Communale Fondamentale De Ham Sur Heure	Rue Ablet Dubray 16-18 6120 Ham-sur-Heure-Nalinnes	12
Ecole Communale De Gozée - Implantation Du Tilleul	Place des combattants 2 6534 Thuin	8
Ecole Communale De Gozée - Implantation De Gozée Là-Haut	Rue de Marchienne 134a 6534 Thuin	12
Ecole Communale De Thuillies - Implantation De Ragnies	place de Ragnies 1 6532 Thuin	10
Province De Hainaut - Centre Arthur Regniers - Côté Ecole	Rue Baronne Evelyn Drory 2 6543 Lobbes	5
Ecole Communale De Leers-Et-Fosteau - Ecole Des Bienheureux	rue de Forestaille 45 6531 Thuin	6
Ecole Industrielle Et Commerciale De Thuin Et Montigny-Le-Tilleul - Ecole Industrielle De Thuin	rue verte Thuin 1 6530 Thuin	16
Ecole Communale De Biercée	Rue Grignard 24 6533 Thuin	8
Ecole Communale De Thuin - Ecole Communale De Thuin Waibes	Rue Cromboulx 45 6530 Thuin	10
Ecole Cité Germinial - Noël Sart Culpard	rue Noël Sart Culpard 26 6060 Charleroi	6
Ecole Cité Germinial - Cité Germinial	Rue Circulaire 27 6060 Charleroi	6
Ecole Libre Saint Pierre - Dames	Rue des Dames 5 6224 Fleurus	6
Groupe Scolaire Grand Chêne - Implantation Du Taillis-Pré	Rue de la Plaine 41579 6200 Châtelet	10
Ecole Libre Saint-Pierre - Cloisière	Rue de la Cloisière 48 6224 Fleurus	6
Ecole Libre Saint-Pierre - Spinois	Rue de la Centenaire 1 6224 Fleurus	6
Ecole Communale Fondamentale Groupe A - Ecole Communale De Pont-De-Loup	rue Quartier du Roi 59 6250 Aiseau-Presles	6
Écople Communale Fondamentale Groupe B - Ecole Communale De Presles	Place Communale 23 6250 Aiseau-Presles	10
Ecole Communale Fondamentale Groupe B - Ecole Communale Du Futur Simple	rue dues Ecoles 5 6250 Aiseau-Presles	8
Ecole Communale Fondamentale Groupe C - Ecole Communale D'Aiseau-Centre	rue du Centre 124 6250 Aiseau-Presles	10
Ecole Communale A - Ecole Communale De Roselies	rue Jules Destrée 2 6250 Aiseau-Presles	8
Groupe Scolaire Grand Chene - Implantation Emile Lempereur	Rue des Trieux 18 6200 Châtelet	12
Ar René Magritte Châtelet	rue du Collège 16 6200 Châtelet	24
Cecs Couillet-Marcinelle	route de philippeville 304 6010 Charleroi	20
Cecs Couillet-Marcinelle - Les Hauchies	rue des Forgerons 13-15 6001 Charleroi	5
Cecs Couillet-Marcinelle - Ecole Hôtelière	rue des forgerons 106 6001 Charleroi	10
Ecole Fondamentale Libre Protestante "Les Perles"	rue de la Babotterie 62 6001 Charleroi	20
Ecole fondamentale libre Saint-Joseph	rue des Hauchies 25 6010 Charleroi	6
Institut Notre Dame	Chaussée de Philippeville 35 6280 Gerpinnes	30
Ecole Saint-Martin Marcinelle - Implantation Rue Du Vieux Moulin	rue du Vieux Moulin 47 6001 Charleroi	20
Institut Notre-Dame de Charleroi	Rue de Charleville 53 6000 Charleroi	10
Collège Des Aumôniers Du Travail De Charleroi - "Grand Collège"	Grand'Rue 185 6000 Charleroi	24
Uttpp - Institut Jean Jaurès - Institut Jean Jaurès	Rue de la Brouchettere 52b 6000 Charleroi	40
Ecole Le Soleil Levant	Rue Grimard 175 6061 Charleroi	10
Eceps Marcinelle-Monceau - Eceps Marcinelle	Rue Chemin Vert 66 6001 Charleroi	4
Institut Médico Pédagogique René Thône - Ecole Fondamentale	Rue de Beaumont 266 6030 Charleroi	12
EFLS SAINT-PAUL	CAMILLE DESY 1 6032 Charleroi	15
Ecole Saint Martin - Implantation Rue Aurélien Thibaut	Rue Aurélien Thibaut 10 6001 Charleroi	10
Ecole Desaise-Gonceries - Ecole Roger Desaise	rue A. Max 41395 6032 Charleroi	6
Ecole Desaise-Gonceries - Ecole Des Gonceries	Rue Louise Michel 6 6032 Charleroi	6
Efts St Jean Berchmans - Montigny-Le-Tilleul - Implantation De L'Eglise	rue de l'Eglise 37 6110 Montigny-le-Tilleul	15
Efts St Jean Berchmans - Montigny-Le-Tilleul - Implantation De Bomerée	Rue de Bomerée 110 6110 Montigny-le-Tilleul	10
ATHENEE ROYAL YVONNE VIESLET	RUE DES REMPARTS 35 6030 Charleroi	24
Institut Sainte Martie, Fontaine L'Evêque - Cefa De Charleroi	Rue de Chatelet 22 6030 Charleroi	10
Ecole Fondamentale Des Coquelicots	Rue des Coquelicots 5 6030 Charleroi	16
Ar Louis Delattre Fontaine L'Evêque - 1057	rue de l'Athénée 32 6140 Fontaine-l'Evêque	18
Ecole Saint-François	Rue de l'Enseignement 7 6140 Fontaine-l'Evêque	20
Ecole Saint-François - Ecole Libre De Beaulieusart	Rue de Beaulieusart 212 6140 Fontaine-l'Evêque	8
Ecoles Communales Groupe 2 - Ecole Communale Bersillies L'Abbaye	Rue du parc 1 6560 Erquelinnes	6
Ecoles Communales Groupe 2 - Ecole Communale	rue Reine Astrid 8 6560 Erquelinnes	18
Ecoles Communales Groupe 2 - Ecole Communale Montignies-Saint-Christophe	Rue Victor Baudson 115 6560 Erquelinnes	6
Ecole Communale - Ecole Communale De Hantes-Whéries	rue du jeu de balle 14 6560 Erquelinnes	6
Ecole Libre Sainte Thérèse - Implantation Floréal Park	Rue Floréal Park 20 6560 Erquelinnes	8
Notre-Dame - Rue Paul Janson	rue Paul Janson 66 6560 Erquelinnes	6
Ecole Notre-Dame	des Déportés 18 6560 Erquelinnes	6
Ecole Communale De Feluy	Chaussée de Marche 27B 7181 Seneffe	6
Ecole Sainte Aldegonde - Qui	Chaussée de Familleureux 8 7181 Seneffe	6
Saints Pierre Et Paul	Place Mont Joly 12 6460 Chimay	10
Ecole Communale De Sivry	Grand Place 29 6470 Sivry-Rance	10
Ar Chimay - Secondaire	Rue de Noailles 3 6460 Chimay	30
Ar Chimay - Primaire	Avenue des Sports 17 6460 Chimay	8
Ecole Libre Ste Aldegonde À Froidchapelle	Rue de la Station 7 6440 Froidchapelle	8
Ecole Libre Saint Joseph	Rue de la Poste 10A 6596 Momignies	6

Dénomination bénéficiaire	Dénomination site	Adresse site	Numéro	Code postal	Localité site	Nombre demandé de U renversés (2 vélos / U)	Nombre demandé d'arceaux Gand (nombre places)	Nombre demandé d'arceaux sous box vélo (2 vélos / arceau)	Nombre demandé de bornes de réparation
HUmani	Centre de Santé des Fagnes	Bd Louise	18	6460	Chimay	4	0	0	0
Grand Hôpital de Charleroi	Site Les Viviers	Rue du Campus des Viviers	1	6060	Gilly	0	0	0	0
Clinique Notre Dame de Grâce	Clinique Notre Dame de Grâce	Chaussée de Nivelles	212	6041	Gosselies	0	0	10	1
Haute Ecole Louvain en Hainaut - HELHa	HELHa-implantation de Charleroi	Grand'Rue	185	6000	Charleroi	0	8	0	0
Helora CHU	CHU HELORA - Site de Lobbes	Rue de la Station	25	6540	Lobbes	16	0	4	1
HUmani	Hôpital civil Marie Curie	Chaussée de Bruxelles	140	6042	Lodelinsart	15	0	0	0
Haute Ecole Provinciale de Hainaut Condorcet	HEPH Charleroi-Cité Juvenile et Bâtiment Langlois	Square Jules Hiernaux	2	6000	Charleroi	5	0	0	0
HUmani	Hôpital Vincent Van Gogh	Rue de l'Hôpital	55	6030	Marchienne-au-Pont	5	0	0	0
Haute Ecole Provinciale de Hainaut Condorcet	HEPH Marcinelle	Rue de la Bruyère	151	6001	Marcinelle	6	0	0	0
Centre universitaire Zénobe Gramme (CUZG)	Centre universitaire Zénobe Gramme (CUZG)	Boulevard Solvay	31	6000	Charleroi	0	40	30	1
Haute Ecole Provinciale de Hainaut Condorcet	HEPH Montignies-Sur-Sambre	Rue de l'Espérance	95	6061	Montignies-sur-Sambre	0	0	0	0
HUmani	CHU Vésale	Rue de Gozée	706	6110	Montigny-le-Tilleul	5	0	0	0
HUmani	Hôpital Léonard de Vinci	Rue de Gozée	706	6110	Montigny-le-Tilleul	5	0	0	0



Note au Conseil de Bassin de Charleroi Métropole

Note n° MAC4

Programmation de mise en œuvre du Réseau Cyclable Structurant

Séance du :

27/05/2025

Thématique :

Mobilité active

Action(s) concernée(s) du PMCM :

Code	Nom	Objectif(s) de mise en œuvre	Impact de la Note sur la mise en œuvre
C.2.1	Mettre en œuvre un réseau cyclable structurant à l'échelle de Charleroi Métropole	Affiner la définition des tracés des liaisons cyclables structurantes à développer	Etat des lieux des études en cours en Région wallonne pour définir le réseau cyclable structurant.

Type de note :

☒ Transmission d'informations au Conseil

→ A répercuter dans le Procès-Verbal : **citation des informations transmises au Conseil**

☐ Consultation du Conseil

→ A répercuter dans le Procès-Verbal : **prise d'acte de l'avis du Conseil**

☐ Proposition de décision au Conseil

→ A répercuter dans le Procès-Verbal : **prise d'acte de la décision du Conseil**

Description :

Le PMCM acte la nécessité de développer un réseau cyclable structurant à l'échelle de Charleroi Métropole.

Ce réseau fait partie d'une stratégie régionale s'intégrant aux réseaux des régions et pays voisins.

Un réseau cyclable se compose de :

- Cyclostrades : épine dorsale du réseau cyclable structurant, reliant des zones à haut potentiel de déplacements. Elles bénéficient d'une infrastructure de haute qualité permettant de se déplacer dans les meilleures conditions de confort, de sécurité et d'efficacité sur des distances moyennes à longues et sur des aménagements cyclables reconnaissables ;
- Liaisons fonctionnelles supralocales : réseau cyclable maillé d'itinéraires reliant des centralités urbaines ou rurales, d'équipements, de commerces, de services ou d'intermodalité.

Le réseau cyclable structurant est complété par des liaisons locales, qui offrent une desserte fine du territoire. Des plans locaux, tels que les Plans Communaux de Mobilité, peuvent définir ces réseaux de liaisons locales.

La Région wallonne a initié **4 études** pour définir ce Réseau Cyclable Structurant pour le **Brabant Wallon**, la Province de **Namur**, l'arrondissement de **Verviers**, et l'arrondissement de **Liège**.

Pour les autres périmètres, dont **Charleroi Métropole**, un prochain marché devra être lancé.

Une série de projets d'aménagements sur voiries régionales ont néanmoins été initiés, comme le montre la carte de la Figure 1.

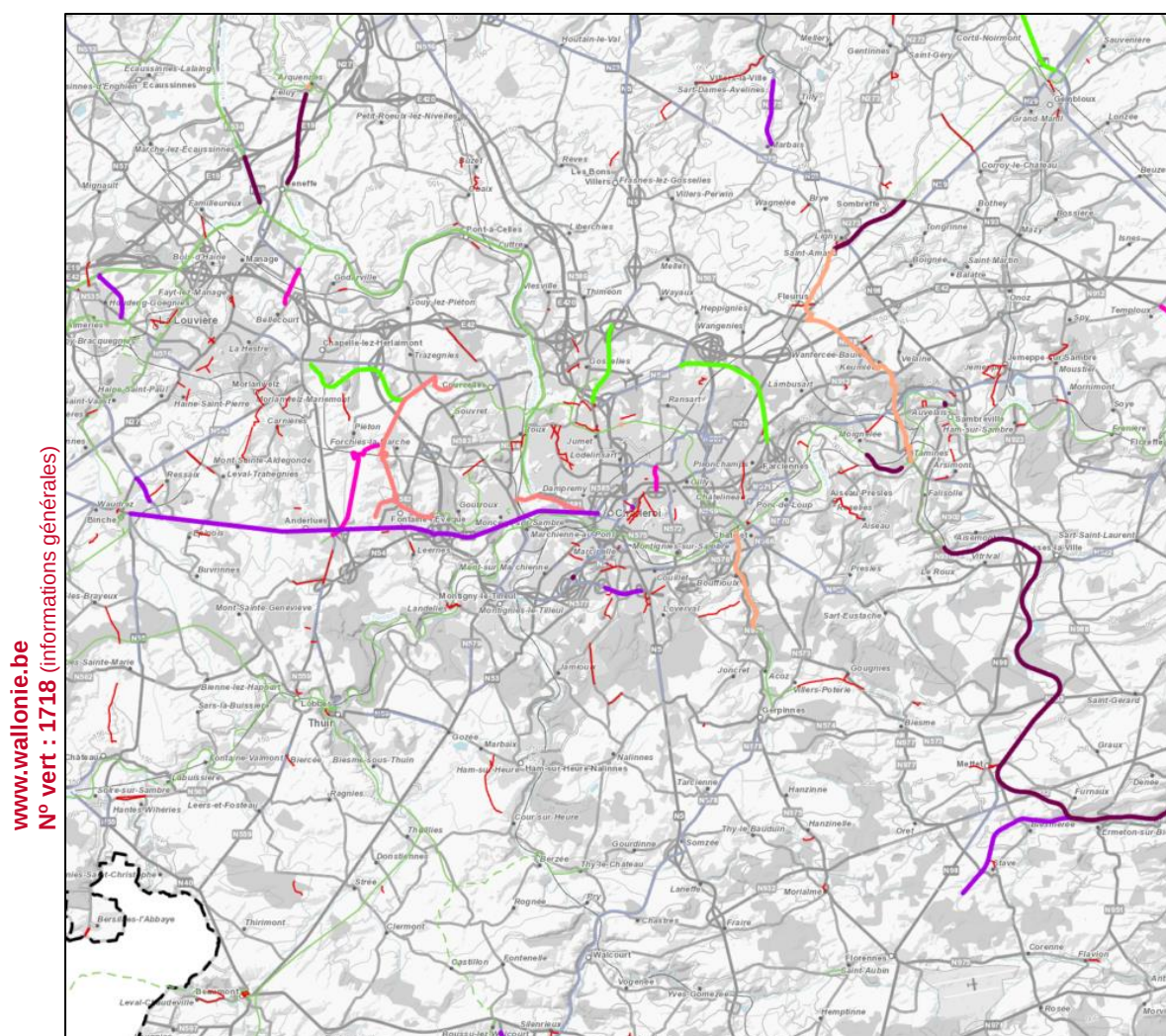
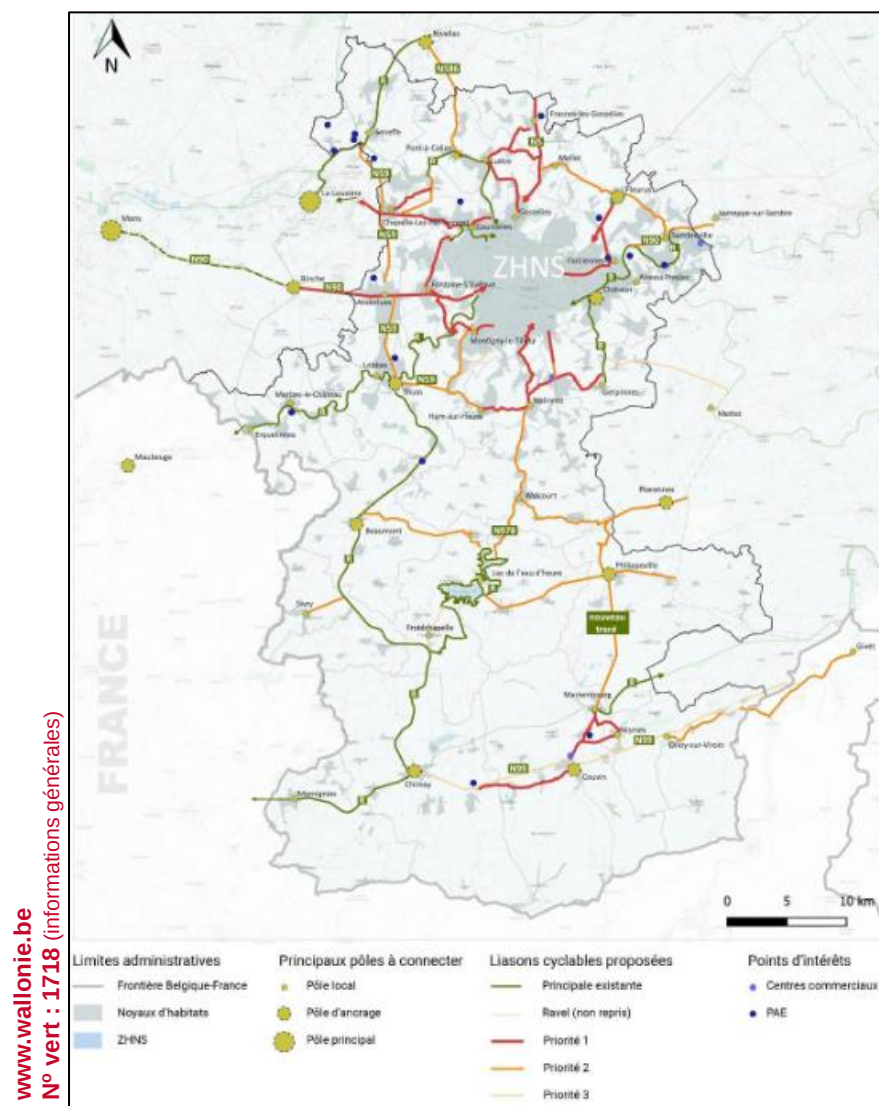


Figure 1 - Carte des projets d'aménagement cyclables sur voiries régionales, déjà engagés budgétairement entre 2020 et 2024 (exceptions: liaison en vert fluo programmée en 2025-2026, liaison N90 à l'étude)

Lors du démarrage d'une future étude du Réseau Cyclable Structurant de Charleroi Métropole, les liaisons proposées par le PMCM (Figures 2 et 3) guideront le travail et les priorités.



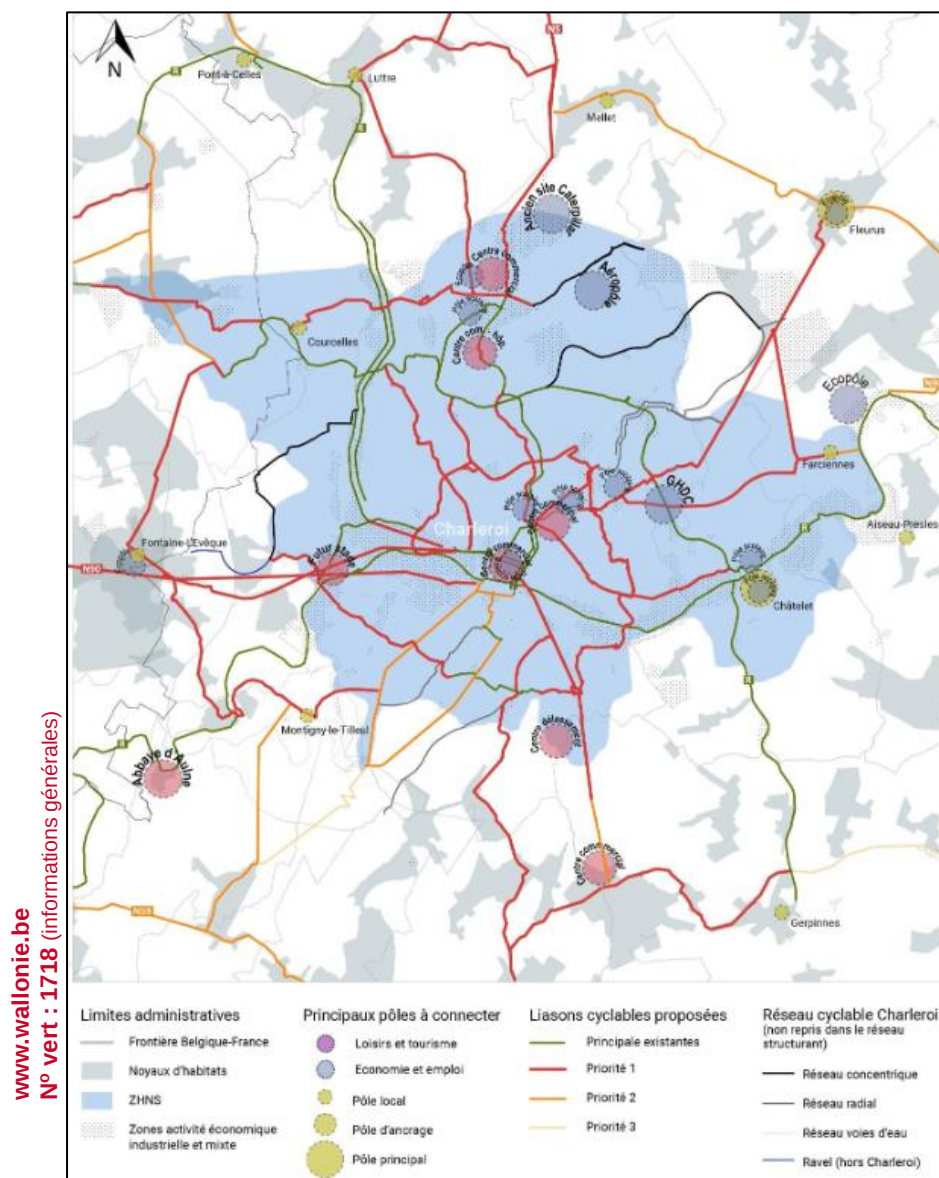


Figure 3 - Liaisons proposées pour la mise en place du réseau structurant au sein de la ZHNS (avec ordre de priorité). Sources : IWEPS 2021, SPW 2023

Prise d'acte de l'information

La présente note a été transmise pour information au Conseil, qui en prendra acte pendant la séance.



CONTACT

SPW Mobilité
Département de la Stratégie de la Mobilité et de l'Intermodalité
Boulevard du Nord 8
B - 5000 Namur

bassins.mobilite@spw.wallonie.be

REFERENCES

Réseau cyclable structurant wallon :

<https://mobilite.wallonie.be/home/politiques-de-mobilite/wallonie-cyclable/infrastructures-cyclables/reseaux-cyclables/reseau-structurant.html>

La Cyclostrade dans la Sécurothèque de la Région wallonne :

<https://securotheque.wallonie.be/e-amenagements-usagers-et-vehicules/velos/amenagements-cyclables/la-cyclostrade>



Note au Conseil de Bassin de Charleroi Métropole

Note n° MAC5

Carte des compteurs vélos

Séance du :

27/05/2025

Thématique :

Mobilité active

Action(s) concernée(s) du PMCM :

Code	Nom	Objectif(s) de mise en œuvre	Impact de la Note sur la mise en œuvre
C.1.1	Développer des réseaux piéton et cyclable structurants de haute qualité au sein de chacune des communes de Charleroi Métropole		La mesure du nombre de cyclistes au moyen de compteurs contribue à évaluer les effets de la mise en œuvre de ces actions.
C.1.2	Développer l'offre de service pour les cyclistes au sein des centralités		
C.1.3	Développer une offre de service de vélos partagé		
C.2.1	Mettre en œuvre un réseau cyclable structurant à l'échelle de Charleroi Métropole		
C.2.2	Communiquer sur la mise en œuvre du réseau cyclable et informer les citoyens sur les avantages de la pratique du vélo		

Type de note :

☒ **Transmission d'informations au Conseil**

→ A répercuter dans le Procès-Verbal : **citation des informations transmises au Conseil**

☐ **Consultation du Conseil**

→ A répercuter dans le Procès-Verbal : **prise d'acte de l'avis du Conseil**

☐ **Proposition de décision au Conseil**

→ A répercuter dans le Procès-Verbal : **prise d'acte de la décision du Conseil**

Description :

Le PMCM s'est doté de l'ambition de faire du vélo un mode de déplacement évident et privilégié dans les centralités, en favorisant l'utilisation du vélo pour les déplacements de courtes et de moyennes distances.

Les effets de mise en œuvre du PMCM (notamment les actions C.1.1, C.1.2, C.1.3, C.2.1, C.2.2) sur cette ambition pourront s'évaluer en mesurant l'augmentation du pourcentage des modes actifs utilisés.

Le PMCM s'est fixé comme cible une part modale du vélo de 6% en kilomètres parcourus en moyenne sur le territoire de Charleroi Métropole, cible ventilée par sous-territoire :

- Zone à Haut Niveau de Service : 8%
- 1^{ère} couronne : 6%

- 2^{ème} couronne : 4%
- Communes rurales : 3%

Une carte de compteurs disséminés sur le territoire wallon peut être consultée ici :

<https://cyclable.wallonie.be/carte-des-compteurs/>

Prise d'acte de l'information

La présente note a été transmise pour information au Conseil, qui en prendra acte pendant la séance.



CONTACT

SPW Mobilité
Département de la Stratégie de la Mobilité et de l'Intermodalité
Boulevard du Nord 8
B - 5000 Namur

bassins.mobilite@spw.wallonie.be

REFERENCES

Carte des compteurs vélos en Wallonie :

<https://cyclable.wallonie.be/carte-des-compteurs/>