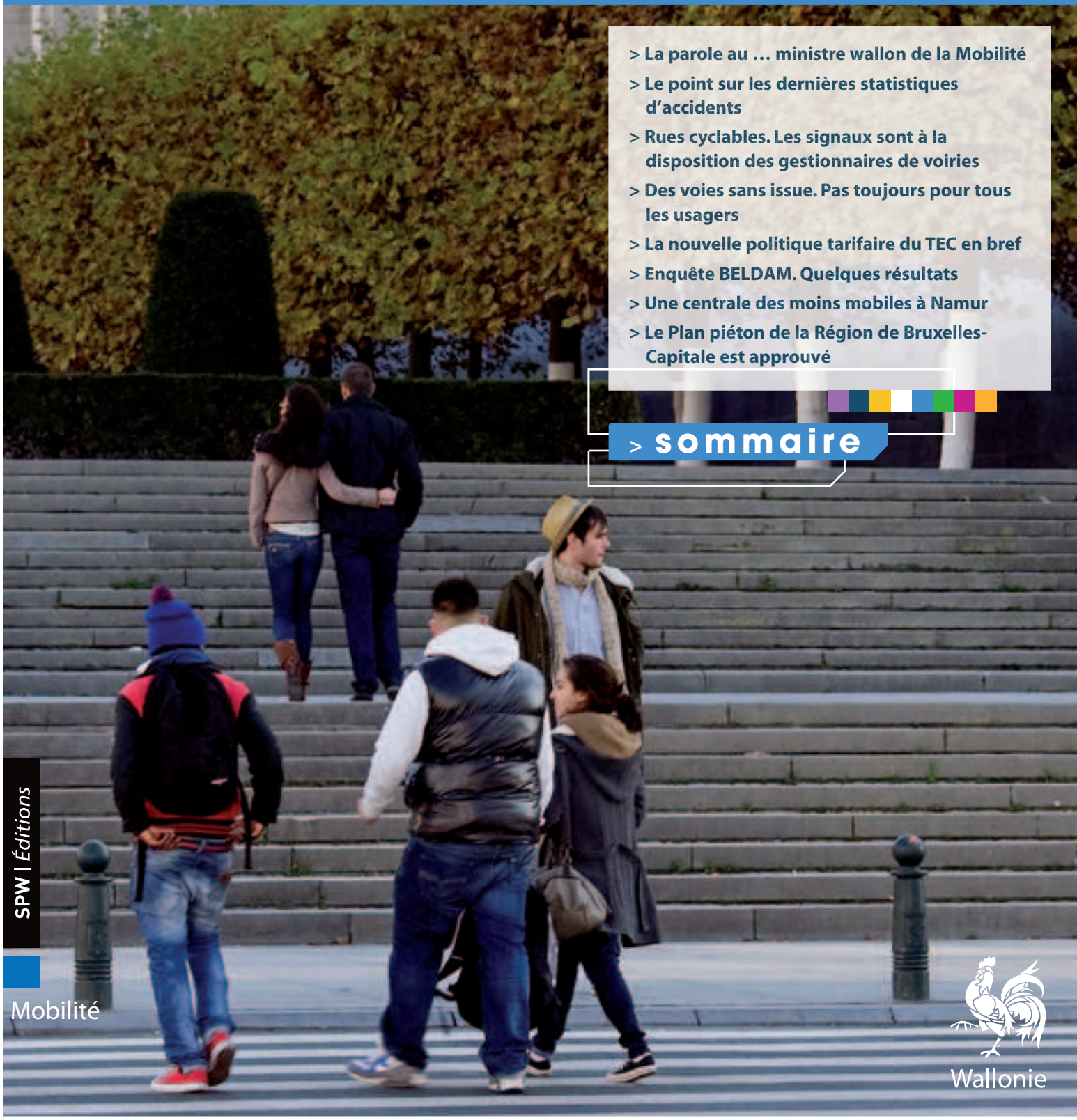
le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité



> La parole au … ministre wallon de la Mobilité
> Le point sur les dernières statistiques d'accidents
> Rues cyclables. Les signaux sont à la disposition des gestionnaires de voiries
> Des voies sans issue. Pas toujours pour tous les usagers
> La nouvelle politique tarifaire du TEC en bref
> Enquête BELDAM. Quelques résultats
> Une centrale des moins mobiles à Namur
> Le Plan piéton de la Région de Bruxelles-Capitale est approuvé

> sommaire

SPW | Éditions

Mobilité

Wallonie

Tournai. - Source : ICEDD.

> La parole à …

Philippe HENRY, ministre wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Environnement et de la Mobilité

La mobilité, moteur de la Wallonie de demain

La mobilité est un défi majeur de la construction de la Wallonie de demain. C'est, bien plus qu'un slogan, mon intime conviction. Dans un contexte global d'augmentation des coûts de l'énergie, de croissance démographique, d'encombrement du réseau routier, il est primordial de développer une offre de mobilité efficace, cohérente, respectueuse du cadre de vie, structurante et diversifiée. C'est, je le pense, un objectif que nous partageons, vous en tant qu'acteurs locaux de la mobilité et moi comme ministre wallon.

Construire une mobilité gagnante pour chacun, c'est d'abord installer la bonne activité à la bonne place. Afin de permettre le développement territorial harmonieux d'une Wallonie où l'habitat est appelé à se densifier, je me suis attelé à la révision du Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER). La question de la mobilité est absolument centrale dans ce document : il s'agit d'organiser le territoire autour des nœuds de mobilité, des axes de transport ; de développer un transport public de qualité ; de favoriser, via l'aménagement du territoire, la mobilité douce.

Ce dernier aspect, vous le savez, est au cœur de mon action depuis le début de la législature. Parce qu'il est urgent de développer, en Wallonie, une véritable politique de mobilité alternative, ou complémentaire, à l'usage de la voiture. Et que pour chaque euro investi dans la mobilité douce, les pouvoirs publics en économisent entre dix et quinze à moyen terme.

C'est dans ce cadre que j'ai lancé l'ambitieux plan « Wallonie cyclable », dont la lettre d'information trimestrielle « Wacy News » sera désormais encartée dans votre CeMaphore. Wallonie cyclable, c'est d'abord la mise en place d'un cadre : un manager régional vélo, une commission régionale, une équipe vélo dynamique. C'est, surtout, plusieurs dizaines de millions d'euros dégagés pour favoriser la politique cyclable en Wallonie. Dans dix communes pilotes, le plan Wallonie cyclable permet d'améliorer les compétences, de réaliser des aménagements de voirie. Mais il vise aussi, plus largement, à favoriser un véritable changement culturel : dans les écoles (brevet du cycliste), dans les entreprises et le monde du travail (l'opération « Tous Vélo Actifs », au succès impressionnant), dans le domaine du tourisme (promotion et intégration du RAVeL).

Je suis persuadé que la dynamique insufflée dans ces communes pilotes, entreprises et écoles pourra, grâce à la compétence et la motivation des acteurs de terrain, rapidement faire tâche d'huile. Avec le maintien de l'offre de transport public dans un contexte budgétaire difficile, la défense du rail wallon et le développement du covoiturage, cette politique proactive en faveur de la mobilité douce participera grandement à la construction de la Wallonie de demain. Une Wallonie où il fait bon vivre. Une Wallonie qui bouge.

Le point sur les dernières statistiques d'accidents

En 2002, la Belgique avait fixé ses propres objectifs de réduction du nombre de tués[1] sur la route : soit une diminution de 50 % à l'horizon 2010, c'est-à-dire de passer de 1500 à un maximum de 750. Cet objectif ne fut pas atteint puisqu'en 2010, le nombre de tués sur la route était encore de 840 ! De leur côté, les Nations Unies ont lancé officiellement la « Décennie d'action pour la sécurité routière 2010-2020 », et la Commission européenne a proposé de maintenir l'objectif de réduire de 50 % le nombre de tués sur les routes de l'UE à l'horizon 2020. Ce nouvel objectif fixe une réduction de ces macabres statistiques à 420 à l'horizon 2020, en visant un maximum de 630 décès en 2015.

Le SPF Economie vient de publier les résultats des statistiques 2011. Elles sont un peu décevantes, puisque le nombre de tués est en hausse avec 858 décès. Il en est de même du nombre de blessés graves[2], qui connaît également une légère augmentation. Cette croissance du nombre de décès se concentre en Wallonie, celle du nombre de blessés graves se produit en Flandre. Les chiffres, qui constituent une référence essentielle comme baromètre de la sécurité routière et comme indicateurs d'impact des politiques et des mesures en la matière, doivent toutefois être considérés globalement sur quelques années. 2010 avait connu une diminution exemplaire des décédés sur la route. Néanmoins, 2010 est considérée, à certains égards, comme exceptionnelle de par le nombre élevé de jours d'hiver et de gel qu'elle a comptée. Paradoxalement, les mauvaises conditions climatiques auraient contribué à réduire le nombre d'accidents, et donc, de victimes : soit par le fait que la voiture est plus facilement laissée au garage ou en raison d'une plus grande prudence sur des routes enneigées ou verglacées.

Quelques tendances. Les moins bon progrès ont été enregistrés en particulier parmi les piétons. On constate que plus de la moitié des tués le sont lors de la traversée de la chaussée ! Chez les piétons et les cyclistes, ce sont davantage les moins de 20 ans et les plus de 60 ans qui sont les victimes d'accidents. Le refus de priorité constitue une cause fréquente d'accident mortel chez les cyclistes et les cyclomotoristes : que cette infraction leur soit imputable ou non.

Ces statistiques ont, comme chaque année, fait l'objet d'analyses plus fouillées tenant compte des catégories d'usagers, de leur âge …

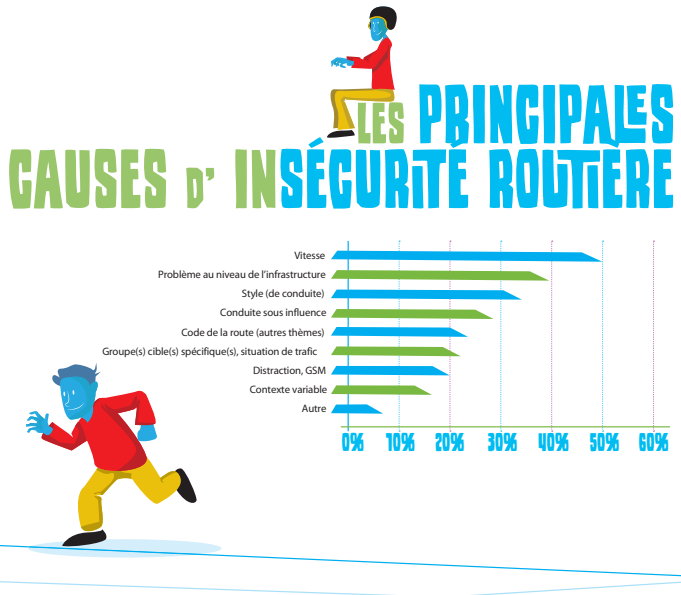
Signalons également l'étude toute récente portant sur le sentiment de sécurité des usagers de la route[3]. Celle-ci s'inscrit dans l'engagement de l'IBSR de mener jusqu'en 2020 un programme de recherche annuelle sur la perception de la sécurité routière par les Belges.

Les résultats montrent que, selon les personnes interrogées, les causes de l'insécurité routière sont la vitesse, les défaillances de l'infrastructure, les comportements de conduite dangereux, la conduite sous influence d'alcool ou de drogue et le non-respect du code de la route. Les Belges sont favorables à des mesures d'éducation, de sensibilisation, de réglementation ou de contrôle.

On épinglera toutefois la problématique de la vitesse pour laquelle il existe toujours une forme de « permissivité sociale » selon le porte-parole de l'IBSR. Et si plus de 90 % de Belges se disent très favorables à l'augmentation des contrôles à l'assurance, à l'alcool … (le bâton a encore des beaux jours devant lui), ils ne sont plus que 64 % à être favorables aux contrôles de vitesse. Et les personnes plus âgées sont plus favorables aux radars que les plus jeunes …

Pour en savoir plus : http://statbel.fgov.be/fr/binaries/accident_de_circulation-2011_fr_tcm326-205245.pdf.
http://www.bivv.rogerthat.be/fr/resultats

« Quelles sont, selon vous, les 3 principales causes de l'insécurité routière en Belgique ? » Telle était la première question de notre enquête.



Source : IBSR.

[1] Il s'agit en réalité des « tués 30 jours », c'est-à-dire des personnes décédées sur place ou endéans les 30 jours suivant la date de l'accident.
[2] Personne blessée dans un accident de la route et dont l'état nécessite une hospitalisation de plus de 24 heures.
[3] Des enquêtes téléphoniques ont été réalisées par l'IBSR auprès de 2.241 Belges de plus de 16 ans en octobre dernier. C'est la troisième édition.

Pays-Bas. - Source : ICEDD.

> Réglementation routière

« Rue cyclable » : les signaux sont à la disposition des gestionnaires de voiries

La loi du 10 janvier 2012[1] a introduit le concept de « rue cyclable » qui est ainsi officiellement intégré dans notre code de la route. Celle-ci est définie comme « une rue qui est aménagée comme une route cyclable, dans laquelle des règles de comportement spécifiques sont d'application à l'égard des cyclistes, mais dans laquelle les véhicules à moteur sont également autorisés. Une rue cyclable est signalée par un signal indiquant son début et un signal indiquant sa fin. » Des règles de circulation y sont également édictées. « Dans les rues cyclables, le cycliste peut utiliser toute la largeur de la voie publique lorsqu'elle n'est ouverte qu'à son sens de circulation et la moitié de la largeur située du côté droit lorsqu'elle est ouverte aux deux sens de circulation. Toute rue cyclable est accessible aux véhicules à moteur. Ils ne peuvent toutefois pas dépasser les cyclistes. La vitesse ne peut jamais y être supérieure à 30 km/h. »

Manquaient encore les signaux annonçant le début et la fin de la rue cyclable. Dix mois plus tard, c'est chose faite, via l'arrêté royal du 4 décembre 2012[2]. Il s'agit de panneaux d'indication : les F111 et F113, de couleur bleue portant éventuellement la mention « rue cyclable » et montrant une voiture (en rouge) et un cycliste (en blanc).

F111

F113

Ce statut de voirie est particulièrement adapté dans les quartiers résidentiels, lorsque le volume de trafic est faible et qu'il s'agit de liaisons importantes pour les vélos.

En Allemagne, les rues cyclables ont été introduites en tant que catégorie du code de la route en 1997 (Fahrradstrasse). La circulation des véhicules motorisés est limitée et l'espace doit être réduit aux points d'entrée et de sortie. Aux Pays-Bas, le signal, dont le législateur belge s'est inspiré, existe mais n'a pas de statut officiel. Toutefois, il est bien présent dans le paysage. D'autres pays encore s'intéressent aussi à ce concept par une combinaison de signaux existants sans qu'ils aient une valeur règlementaire. Gand a inauguré une première rue cyclable durant l'été 2011.

Sachant que la vitesse maximum autorisée dans la rue cyclable est le 30 km/h, quand y aura-t-il lieu de privilégier ce statut plutôt que celui de zone 30, de zone résidentielle, de rencontre ? On l'a bien compris : la notion d'axe structurant pour les cyclistes et de faible circulation motorisée seront deux éléments déterminants. Il y aura lieu d'avoir une vision globale qui renvoie à la notion de hiérarchisation du réseau de voiries. Des modalités de mise en œuvre de cette nouvelle réglementation, peuvent être définies par les Régions, via une circulaire par exemple, comme cela a été le cas en 2011 en Région wallonne pour la réalisation des zones résidentielles et de rencontre.

Des voies sans issue : pas toujours pour tous les usagers !

Le CeMaphore évite en général de faire part de projets de règlementation, tant qu'ils ne sont pas adoptés. Toutefois, il nous parait important d'informer les lecteurs de certaines problématiques en cours de réflexion. Parmi celles-ci, se pose la question de savoir comment signaler une voirie qui est sans issue pour les véhicules motorisés, mais en possède une pour les piétons, voire les cyclistes. Sur le terrain, on constate de très nombreux cas de ce genre.

Ce concept, parfois appelé « rue continue », « impasse débouchante », est inscrit dans la réglementation notamment en Allemagne et dans les pays scandinaves. En France, il est effectif depuis décembre 2011, en parfaite cohérence avec leur démarche du code de la rue. Il y est défini comme « impasse comportant une issue pour les piétons (et les cyclistes) ». De manière générale, dans ces différents pays, il est signalé en adaptant le signal classique de la voie sans issue (F45), c'est-à-dire en lui ajoutant les pictogrammes du vélo, du piéton ou les deux.

A première vue, la mise en œuvre de cette mesure en Belgique consisterait à adapter notre signal F45. Le Code du gestionnaire prévoit actuellement en son article 12.12 que : « le symbole de ce signal peut être adapté à chaque cas particulier ». Il existe cependant des alternatives dans les signaux habituels pour

[1] Loi du 10 janvier 2012 modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, en vue d'inscrire la rue cyclable dans le code de la route (Moniteur belge du 3 février 2012).
[2] Arrêté royal du 4 décembre 2012, relatif à la signalisation de la rue cyclable (Moniteur Belge du 17 décembre 2012), en vigueur le 27 décembre 2012.

Temse. - Source : steunpuntstraten.be.

indiquer que l'impasse dispose d'une issue pour certains types d'usagers. L'usage de la combinaison des signaux F45 et M2 symbolise le fait que la voirie dispose d'une issue pour les cyclistes. Une autre possibilité concerne l'usage du signal C1 avec un additionnel « excepté desserte locale » (qui autorise le passage des cyclistes et des piétons). Toutefois, aucune solution n'existe à destination uniquement des piétons. En effet, le symbole du piéton ne peut à ce jour être utilisé dans un panneau additionnel comparable au M2.

La prise en compte grandissante des piétons et des cyclistes encourage à l'adaptation du signal F45, position défendue notamment par l'IBSR. Elle s'inscrit dans la tendance actuelle de promotion de la mobilité cyclo-piétonne, contribuant à la matérialisation de réseaux cyclo-piétons. La signalisation, quant à elle, a été pensée à destination des seuls conducteurs de véhicules motorisés. En ce qui concerne la terminologie … celle du code de la route français est parfaitement compréhensible.

Le 23 mars 2012, en Région flamande : Steunpunt Straten, le centre de connaissance de l'espace public de la Voetgangersbeweging, a proposé, avec le soutien notamment du Fietsersbond et de Trage Wegen, le projet « doorlopende straten » (impasses débouchantes). A suivre donc, puisqu'une proposition de loi a été déposée en ce sens le 7 juin 2012. Mais une cinquantaine de communes flamandes ont déjà pris les devants et sont occupées à adapter leurs signaux, avec des autocollants, ce qui ne semble pas incompatible avec la loi …

> Transport en commun

La nouvelle politique tarifaire du TEC en bref

Annoncée par une importante campagne de communication, la nouvelle politique tarifaire du TEC est effective depuis le 1er février. « TEC It Easy. Simplicité sur toute la ligne. » est le slogan qui accompagne les différents changements. Plus cohérente (elle s'applique aux cinq TEC wallons), plus lisible (nombre de titres réduits) et plus simple (3 niveaux de prix).

Ainsi, dorénavant, la tarification est déclinée selon trois catégories : les trajets courts (1 à 2 zones : « next »), les trajets longs (3 zones ou + : « horizon ») et les trajets effectués avec les bus express (« horizon + »). La même carte peut être utilisée partout en Wallonie pour les trajets longs. Le prix du ticket en zone urbaine augmente légèrement, mais celui des trajets longs diminue, ainsi que celui des cartes. Le tarif réduit sur les abonnements concerne tous les jeunes entre 12 et 24 ans, et ne se limite donc pas aux étudiants. Les + de 65 ans, qui disposaient d'un libre accès sur tout le réseau doivent dorénavant s'acquitter d'une cotisation annuelle de 36 euros. On estime qu'environ 110 000 usagers sont concernés. La recette attendue représente ici 1% du budget ou 3 % de l'ensemble des recettes. L'objectif est d'établir un équilibre global dans les tarifs des bus, indique la SRWT.

Ces mesures constituent un premier pas vers la mise en place de la carte magnétique, type carte MOBIB présente à Bruxelles sur le réseau de la STIB. Elle sera unique sur tout le réseau TEC mais aussi utilisable dans les réseaux des deux autres régions du pays et sur le réseau de la SNCB. Elle est annoncée à l'horizon 2014, et serait en test dès 2013 en Brabant wallon.

Infos : www.infotec.be

Enquête BELDAM : quelques résultats

L'enquête BELDAM, dresse un portait de la mobilité quotidienne des Belges. Ses résultats ont été diffusés fin 2012. Elle fait suite à une première enquête, organisée en 2000, et a pour ambition d'actualiser ces chiffres afin de permettre quelques comparaisons et donc de mesurer l'évolution des pratiques de déplacement dans notre pays. Elle s'appuie donc sur la même méthodologie. Il s'agit d'une initiative du SPF Mobilité et Transport et du SPF Politique scientifique (BELSPO).

De nombreux partenaires ont cofinancé l'enquête afin de renforcer l'échantillon sur leur territoire ou de répondre à des questions spécifiques propres à leurs activités : la SNCB, la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB, la Région wallonne et l'IWEPS, ainsi que la Province du Luxembourg en partenariat avec le TEC Namur-Luxembourg. La conception et l'analyse méthodologique de l'enquête a été confiée au consortium d'instituts de recherches conduit par le GRT (Facultés universitaires Notre-Dame de la Paix à Namur) en collaboration avec l'IMOB (Université d'Hasselt) et le CES (Facultés universitaires Saint-Louis).

Ces résultats apportent une multitude d'informations très intéressantes. Ils nécessitent de nombreux commentaires et imposent diverses précautions quant à leur interprétation. C'est pourquoi nous suggérons aux lecteurs intéressés de prendre connaissance du rapport complet[1]. En guise d'introduction, nous vous proposons ici quatre « images » du paysage belge de la mobilité, avec quelques chiffres clés résumant nos déplacements quant à leur nombre, leurs parts modales, leurs motifs et leur longueur.

L'enquête BELDAM
8 532 ménages
15 821 individus
Age : ≥ 6 ans
De décembre 2009 à décembre 2010

Nombre moyen quotidien de déplacements

L'enquête indique entre autre que les personnes qui se déplacent effectuent en moyenne 3,31 déplacements par jour (3,40 en Flandre et 3,19 en Wallonie et à Bruxelles), ce qui semble indiquer une légère baisse de ceux-ci. Cette tendance concorde avec les résultats des enquêtes menées dans de grandes villes françaises comme Lyon ou Lille.

Parts modales des déplacements

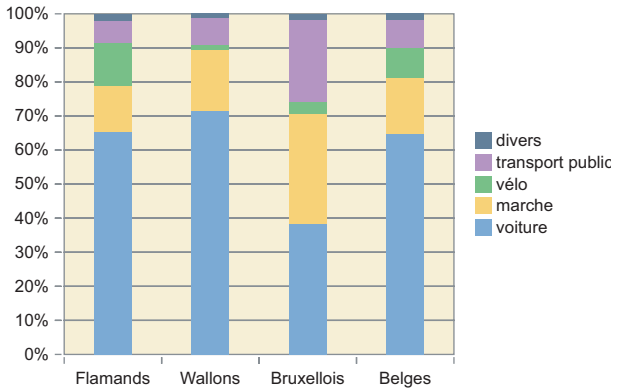
Peu de changement : la plupart des déplacements se font toujours en voiture (65%), suivis par les déplacements à pied (16%) et en vélo (8%). 9% des personnes utilisent les transports en commun.

Les motifs de nos déplacements

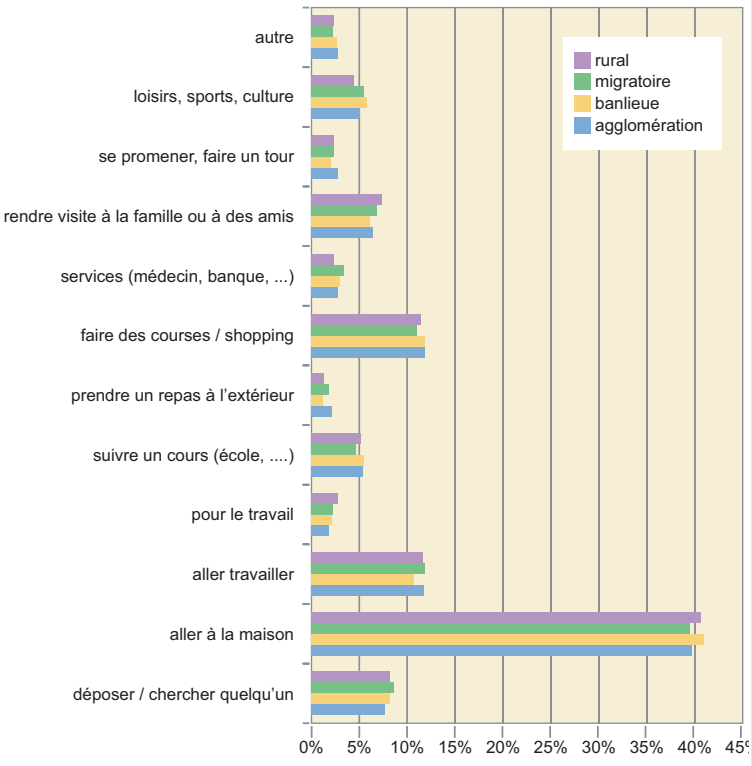
Nous nous déplaçons le plus pour « aller à la maison » (40%). Les déplacements sont également fréquents pour « aller travailler » (11 %) ou « faire des courses » (12 %).

Longueur moyenne d'un déplacement

Un déplacement fait en moyenne 12,28 km. Les Wallons font en moyenne des plus grands déplacements avec 13,45 km. Si l'on tient compte du nombre moyen de déplacements par région, un Flamand parcourt en moyenne 42,5 km par jour, un Bruxellois 27,6 km et un Wallon 44,2 km.



Parts modales (mode principal) suivant la Région.



Distribution des motifs de déplacement suivant la hiérarchie urbaine de Van Hecke.

[1] www.belspo.be/belspo/organisation/publ/pub_ostc/agora/ragjj150_fr.pdf.

> Mobilité alternative

Une centrale des moins mobiles à Namur

Le concept de « centrale des moins mobiles » a été créé pour offrir des possibilités de transport aux personnes qui rencontrent des difficultés pour se déplacer et bénéficient d'un petit revenu. Les personnes intéressées sont généralement à mobilité réduite (occasionnelle ou permanente), âgées, ou socialement défavorisées, souhaitant rendre visite à leur famille, aller chez le médecin ou faire des courses. L'usage de ce service est réservé aux personnes qui disposent d'un revenu inférieur à deux fois le revenu d'intégration. En outre, il ne doit pas y avoir de transport en commun disponible sur le trajet demandé, ou alors celui-ci est peu accessible.

Le principe est simple : le transport est effectué par des bénévoles, qui sont libres quelques heures par jour, avec leur véhicule personnel. Les demandes sont coordonnées par un service permanent accessible par téléphone. Les chauffeurs doivent disposer d'un permis de conduire valable et d'une assurance automobile. Ils sont couverts par une assurance omnium qui couvre les dommages de leur véhicule même lors d'un accident causé par eux-mêmes. Ils sont formés à la conduite défensive ainsi qu'à l'aide aux malades. Les personnes transportées payent 10 euros d'affiliation annuelle (ou 15 euros pour un couple/famille). Ce montant inclut une assurance en responsabilité civile. Elles doivent également au chauffeur 0,30 euro/km.

Ce concept rencontre un succès important en Flandre où il est présent dans plus de deux cents communes. En Wallonie, il est en place à Houyet, à Lessines et à Philippeville. Il vient d'être inauguré à Namur. Il s'agit ici d'une collaboration entre la Ville, le CPAS et Handicap et Mobilité, avec l'asbl Taxistop. Une centrale des moins mobiles représente un budget d'environ 80 euros par an pour le CPAS de la Ville, selon le nombre d'utilisateurs.

Pour en savoir plus : www.centraledesmoinsmobiles.be.

Les centrales des moins mobiles en Belgique
222 communes
24 772 membres inscrits
2 368 chauffeurs bénévoles
234 958 trajets effectués
6 341 147 kilomètres parcourus

Source : Taxistop.

> Mobilité douce

Le Plan piéton de la Région de Bruxelles-Capitale approuvé

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a décidé de réduire la charge de trafic de 20% par rapport au niveau de 2001, en maîtrisant et en rationalisant la demande de mobilité. Tel que décrit dans le Plan Iris 2 (deuxième version du Plan régional bruxellois des déplacements), il s'agit notamment de placer les transports publics, les piétons et les cyclistes au centre des préoccupations, avant le transport individuel motorisé.

Le Plan Iris 2 a également prévu la création d'un Plan piéton. Entamé en 2011, celui-ci vise à développer une vision de la politique piétonne sur le long terme. L'avis des citoyens a été sollicité et des échanges de bonnes pratiques ont été organisés avec d'autres villes européennes, afin de dessiner une vision piétonne à l'horizon 2020 et 2040.

La carte des modes actifs

C'est dans ce cadre que Bruxelles Mobilité publie la carte « modes actifs ». Elle reprend toute une série d'information destinées aux piétons mais également aux cyclistes : la promenade verte, les temps de parcours à pied, des informations sur les aménagements piétons, les chemins forestiers, les piétonniers, les zones 30 et résidentielles et bien sûr des conseils.

En décembre dernier, le Gouvernement a adopté en deuxième lecture le Plan piéton. Si près de 32 % des déplacements sont déjà effectués à pied, l'objectif est de porter ce chiffre à 35 % d'ici 2020 et à 40 % d'ici 2040. Partant d'une part modale déjà élevée, la marge de progression est nécessairement plus faible. Il va falloir travailler sur l'aménagement de la voirie et de l'espace public, notamment en modifiant les feux de signalisations, en augmentant le nombre de passages piétons pour améliorer la sécurité et la continuité des cheminements. Une nouvelle vision urbanistique est aussi attendue en traçant davantage de voies secondaires, de chemins réservés aux piétons, et de zones de rencontre et résidentielles.

> Conseils de lecture

L'accessibilité dans 11 villes européennes : recueil de pratiques en faveur des personnes à mobilité réduite, Certu, 2011.

Le Certu a réalisé une enquête sur la manière d'appréhender et de traiter la question de l'accessibilité dans onze villes européennes, situées en Suède, aux Pays-Bas, en Belgique, au Royaume-Uni et en Espagne. Cette recherche a permis l'identification d'approches et de solutions innovantes. Organisée autour de trois leviers majeurs de l'amélioration de l'accessibilité du cadre de vie - leviers réglementaire, organisationnel et technique -, cette synthèse met en parallèle la situation française et celle observée dans les autres pays. Elle met en avant tant les idées que pourraient s'approprier les acteurs français (notamment en matière de concertation) que les problèmes communs à la France et à ses voisins (par exemple la prise en compte de tous les types de handicap).

L'offre privée de stationnement liée au logement : évaluation et intégration dans les politiques de stationnement public, Certu/Cete, 2009.

Souvent, les politiques de stationnement s'intéressent au stationnement public et peu au stationnement privé lié au logement qui représente pourtant un pan important de l'offre à disposition des usagers. Ce désintérêt pour le stationnement privé s'explique en partie par le fait qu'il est difficile à quantifier.
Une expérience a été conduite sur l'agglomération lilloise pour évaluer l'offre privée de stationnement liée au logement, la confronter aux besoins des ménages et étudier les interactions avec le stationnement public. Cet ouvrage propose une démarche statistique pour quantifier le stationnement résidentiel et étudier son impact à l'échelle d'une agglomération ou d'un quartier. Une démarche utile, car mieux connaître l'offre privée et ses synergies avec l'offre publique est le préalable pour optimiser la consommation de l'espace public dans une logique d'aménagement durable.

Info : Brigitte Ernon - Gestionnaire
Centre de documentation et de diffusion en mobilité
Tél. : 081 77 31 32
centre-doc-mobilite@spw.wallonie.be

> Agenda

Du réseau

- Le 26 mars 2013, **formation continue des CeM. La signalisation des chantiers**.
- Le 21 juin 2013, **rencontre annuelle des CeM** (lieu à préciser).
- Fin 2013, démarrage d'un nouveau cycle de **formation de base de Conseiller en mobilité**.

Infos :
Bernadette Gany, tél. 081 77 30 99
bernadette.gany@spw.wallonie.be
Brigitte Ernon, tél. : 081 77 31 32
brigitte.ernon@spw.wallonie.be
mobilite.wallonie.be

Hors réseau

- Du 11 au 14 juin 2013, conférence annuelle Vélo-city : **« The Sound of Cycling – Urban Cycling Cultures »**, à Vienne (Autriche).

Infos : www.velo-city2013.com

- Du 11 au 13 septembre 2013 : **XXIIème Congrès belge de la route, au Palais des Congrès à Liège.**

Infos : www.congresdelaroute.be

> Humour

Contact :
Réseau des Conseillers en mobilité (CeM)
Bernadette Gany, coordinatrice, tél. : 081 77 30 99
Brigitte Ernon, tél. : 081 77 31 32
Fax : 081 77 38 22
SPW-Direction de la Planification de la Mobilité
Boulevard du Nord, 8, B-5000 Namur
reseau-cem@spw.wallonie.be
cem.mobilite.wallonie.be

Photo de couverture - Bruxelles. Source : FB.

DIRECTION GÉNÉRALE OPÉRATIONNELLE
DE LA MOBILITÉ ET DES VOIES HYDRAULIQUES
Boulevard du Nord 8, B-5000 Namur
http://spw.wallonie.be • N° Vert : 0800 11 901 (informations générales)

Éditeur responsable : Ir. Yvon Loyaerts, Service Public de Wallonie, Bld du Nord 8, 5000 Namur

WaCyNews

Wallonie cyclable

Février 2013 • N°1

- **10 communes pilotes :** bilan après un an
- **Tous vélo-actifs**
- **Interview :** 2 CeM nous parlent
- **Le saviez-vous ?**
- **À venir**

© Clepsydre

Wallonie

Wallonie cyclable

Édito

Deux ans déjà que le Plan Wallonie cyclable a été lancé. Autant de temps de réflexions, de projets, de groupes de travail et surtout de nouvelles dynamiques. Au sein de l'administration tout d'abord, puisqu'une cellule « Wallonie cyclable » a été créée au Service public de Wallonie, alliant avec succès les compétences de la Direction de la Mobilité et des Voies hydrauliques et celles de la Direction des Routes et des Bâtiments. Des échanges fructueux qui ont permis d'instaurer une collaboration efficace entre les différents techniciens de terrain et les spécialistes de la mobilité.
Cette dynamique nouvelle donne tout son essor au Plan Wallonie cyclable et permet aujourd'hui d'étendre les actions déjà mises en place.

Le programme des années à venir s'annonce particulièrement varié : un Bypad régional, de nouvelles publications sur les aménagements, le développement d'une application de signalisation des problèmes à l'usage des cyclistes, un coaching de l'IBSR pour les Communes pilotes, une nouvelle opération « Tous vélo-actifs », un colloque entièrement dédié au vélo…
A vous désormais de parcourir cette première newsletter « Wallonie cyclable », véritable vitrine des nouveautés et des évènements du Plan Wallonie cyclable.

La cellule Wallonie cyclable

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

Wallonie cyclable : voyage au pays du vélo

Les Pays Bas sont souvent cités en exemple en matière de vélo. Afin de s'inspirer de leurs bonnes pratiques, une délégation wallonne s'est rendue à Eindhoven et s'Hertogensbosh, qui comptent pas moins de 30 % de part modale du vélo ! Les Communes pilotes Wallonie cyclable, accompagnées de la Région wallonne, des managers vélo communaux et de bureaux d'études ont pu observer la qualité et la continuité des aménagements cyclables. Une visite de 2 jours pleine d'enthousiasme, mais aussi de lucidité : les CeM s'interrogent maintenant sur ce qui est transposable en Wallonie.

Du vélo au salon de l'auto

Pour son édition 2013, le salon de l'auto a fait la part belle aux deux roues, en leur accordant un palais entier du Heysel. Pliant, urbain, tout terrain, branché, ou électrique. Les milliers de visiteurs ont pu admirer et essayer les derniers modèles de vélos. Les Régions wallonne et bruxelloise n'ont pas manqué l'occasion de présenter leur politique cyclable. Le Beau Vélo de RAVeL, ou encore les associations de cyclistes au quotidien, y présentaient d'autres facettes et d'autres atouts du vélo, dans des stands particulièrement attractifs.

Interview

Fabienne Verlaine. Ethias. Service communication interne.

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

Cette démarche a apporté une nouvelle dynamique à la gestion de la mobilité des travailleurs, à laquelle Ethias était déjà sensible dans sa démarche de responsabilité sociétale.

Quel fut le point d'orgue de cette dynamique ?

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

Comment motiver le personnel à changer d'habitude ?

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

Anne Schmitz. Administration communale de Marche-en-Famenne. Conseillère en mobilité.

Quel fut le principal apport de Wallonie Cyclable ?

A l'origine, la commune avait beaucoup de projets relatifs au vélo, issus du PCM, du PCDR… La réalisation d'un plan communal cyclable permet de fédérer et de coordonner les actions. Un autre atout est de rassembler les acteurs concernés : le GAL RoMaNa, le Pays de Famenne, les cyclistes aux quotidiens, etc.

Quelles sont les clés pour maximiser la qualité de la réalisation ?

En matière de mise en œuvre, il est essentiel d'avoir une excellente coordination entre services techniques et conseiller en mobilité. Dans notre commune, ceux-ci font partie du même service, dépendant du même échevin, et c'est un atout !

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

1 vélo pour 10 ans

C'est le projet développé par l'HeureuxCyclage, le réseau des ateliers de mécanique vélo, permettant aux enfants de rouler avec un vélo à leur taille, pendant 10 ans. Soutenu par Wallonie cyclable, ce concept est simple et inventif : l'enfant se rend dans un atelier participant et achète un vélo pour 65 €. Lorsque celui-ci devient trop petit, l'enfant en choisit un nouveau et rend l'ancien. Pratique !

› lheureuxcyclage.be

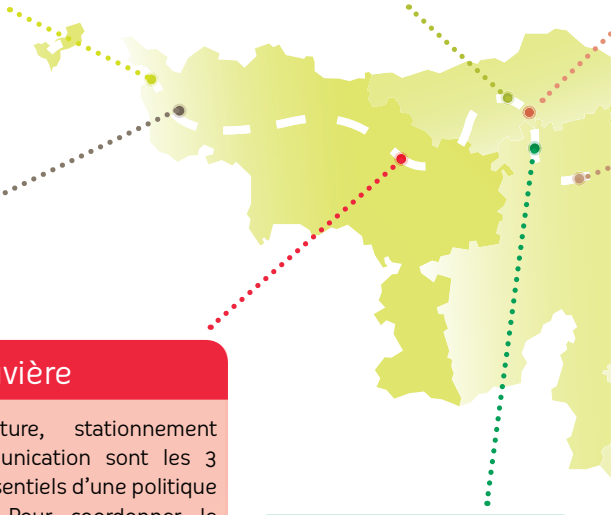
10 communes pilotes:
bilan après 1 an

Ottignies Louvain-la-Neuve

L'aménagement d'une liaison sécurisée sur l'avenue des Combattants est un des points forts de 2012, améliorant la connexion avec la gare d'Ottignies et les déplacements vers Louvain-la-Neuve. Tous les habitants ont reçu une carte du réseau cyclable communal, représentant les connexions et aménagements existants. Une belle manière d'offrir des solutions concrètes aux citoyens.

Mouscron

«Mouscron, commune cyclable», c'est ce qu'on peut lire sur les totems placés en entrée de ville. Une politique aussi assumée sur le terrain, avec la réalisation de nombreux aménagements visant la continuité du réseau, ou des mesures de promotion comme la diffusion de matériel (casques, éclairage...) et la mise en ligne d'un site web vélo. Et puisqu'elle ne recule devant rien, Mouscron s'attaque maintenant à la sécurisation de la Chaussée du Risquons-Tout.



Tournai

2012 fut l'année de la concrétisation de projets d'infrastructures. La Ville a poursuivi son intention de rendre les quais à la mobilité active, en y développant des pistes cyclables ainsi qu'en rationalisant le stationnement des voitures. En parallèle, la réflexion sur les priorités d'aménagement ne cesse d'évoluer, tout en maintenant des forces vives dans l'éducation au vélo : 500 élèves sont désormais formés chaque année !

La Louvière

Infrastructure, stationnement et communication sont les 3 piliers essentiels d'une politique cyclable. Pour coordonner le tout, La Louvière a insisté sur une 4ème dimension : l'organisation. Un « Monsieur Vélo » a donc été engagé en 2012 pour orchestrer les nombreuses actions actuelles et futures.

Gembloux

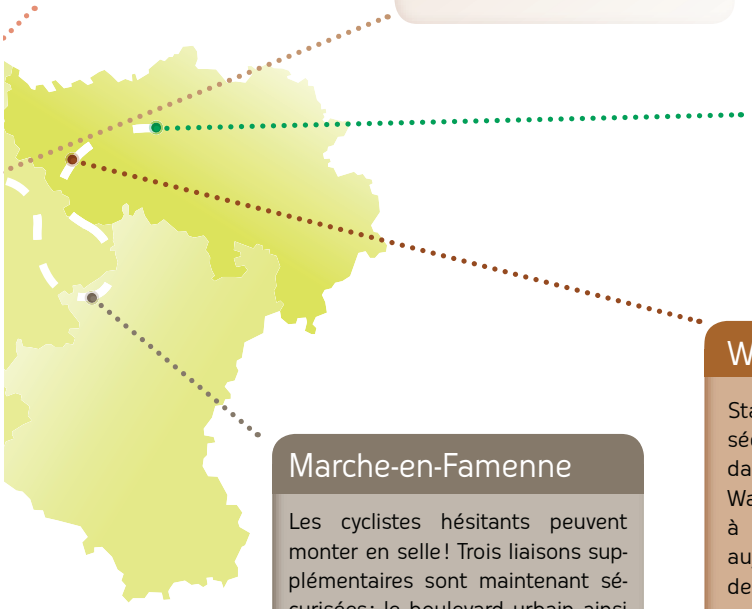
Gravillon, bris de verre... les déchets s'invitent souvent sur les pistes cyclables, gênant les usagers actuels et repoussant les usagers potentiels. Convaincue que l'entretien du réseau est une dimension fondamentale d'une politique cyclable, la Ville de Gembloux a engagé un ouvrier qui travaillera spécifiquement sur cette problématique. Par ailleurs, un premier tronçon de la liaison entre Gembloux et Grand- Leez a été aménagé.

Walhain

Conception d'une campagne de sensibilisation, récupération de vélos au parc à conteneurs, réparation de vélos dans les écoles, grande journée de la mobilité « Spéciale vélo » : voilà un beau panel d'actions menées par Walhain en 2012. Pour ce qui est de la sécurité, la commune planche sur les traversées de villages. L'enjeu est de mettre en place des mesures ayant un véritable impact sur la cohabitation des différents modes de déplacements.

Namur

Namur poursuit sa politique de mobilité, visant le partage de l'espace public pour les différents modes de déplacement. Un cœur de ville en zone 30, une sécurisation de l'avenue des Croix de Feu, et d'autres projets améliorent la cyclabilité du territoire. Nouvel élément fort : la mise à disposition de vélos en libre-service. Appelé « Li Bia Vélo », ce système bien connu des grandes villes rencontre un certain succès à Namur.



Liège

Le TEC et la Ville se sont mis d'accord. 7 kilomètres de bandes bus seront ouvertes aux vélos. La Ville a également aménagé une piste cyclable sur le Boulevard de la Sauvenière, en supprimant une bande de circulation. Un choix ambitieux, permettant d'accorder une vraie place aux cyclistes sur les itinéraires les plus empruntés. C'est une manière de réduire la capacité offerte aux voitures dans un centre-ville qui accueillera le tram.

Wanze

Stationner son vélo en toute sécurité est un besoin fondamental des cyclistes. A Wanze, le sujet n'est pas pris à la légère. 382 places sont aujourd'hui implantées au sein des pôles d'attraction : écoles, centres sportifs, etc. La promotion du vélo a également été intensifiée, notamment lors du salon du développement durable et de la mobilité organisé en septembre 2012. Petits et grands ont découvert leur commune en pédalant ou en testant les vélos à assistance électrique.

Marche-en-Famenne

Les cyclistes hésitants peuvent monter en selle ! Trois liaisons supplémentaires sont maintenant sécurisées : le boulevard urbain ainsi que les connexions vers Marloie et Aye. Pour ceux qui voudraient débuter par une balade, le réseau de voies lentes du Pays de Famenne est maintenant opérationnel.

Tous vélo-actifs

Encourager les travailleurs à utiliser le vélo au quotidien, c'est l'objectif de « Tous vélo-actifs », une mesure phare du Plan Wallonie cyclable. Le principe est simple : motiver et donner des solutions aux employeurs wallons qui s'engagent à mettre en place un plan d'actions intensif de promotion du vélo. Banques, universités, administrations… toutes ont un rôle à jouer dans la mobilité de leurs travailleurs. 18 entités motivées ont été sélectionnées et se sont lancées dans l'opération en réalisant un mini audit vélo. Une manière de faire rapidement le point sur les mesures existantes, d'identifier des leviers d'actions opportuns et d'établir une stratégie à court et à moyen termes.

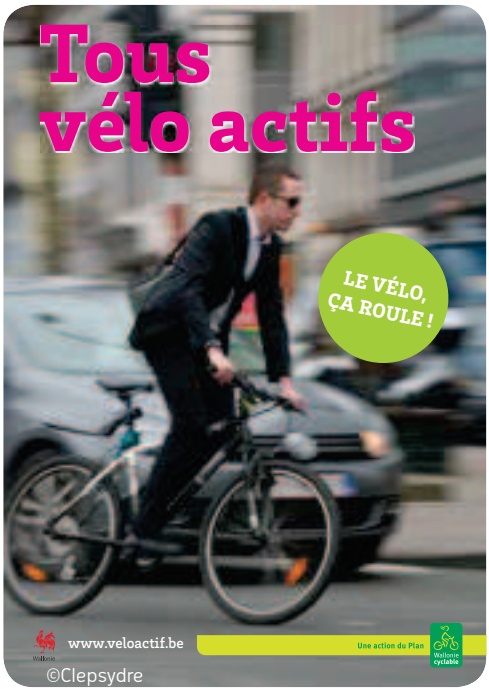
La démarche adopte un principe de « conversion active » qui va droit au but, en développant des actions mettant rapidement les gens en selle. L'organisation des Friday Bikeday en est un parfait exemple. Chaque vendredi, on se déplace à vélo pour aller travailler. Plusieurs dizaines de travailleurs ont tenu le rythme cet été et certains d'entre eux poursuivent la démarche au quotidien.

Les entités pilotes ont bénéficié d'une plateforme de soutien, donnant des coups de pouce personnalisés en matière de communication ou de coordination : création d'une rubrique vélo sur l'intranet, information « comment trouver un vélo pas cher ? » adressée aux étudiants, organisation de conférences… Combien de cyclistes en plus ?

Encore tôt pour y répondre, le report modal est une démarche de long terme. Néanmoins, les résultats sont déjà motivants et l'objectif de base est atteint : les actions rencontrent un certain succès et sont perçues positivement. La participation à « Tous vélo-actifs » a également permis d'insuffler un nouveau dynamisme en matière d'équipements (douches, parking vélos…) et d'attirer l'attention des gestionnaires de voiries sur la sécurisation des itinéraires empruntés.

Le principal souhait des participants : maintenir cette dynamique dans le temps afin de pérenniser ces actions positives.

› veloactifs.be



Tous à vélo au boulot

Une journée entièrement dédiée au vélo a eu lieu durant la semaine de la mobilité, en septembre 2012. L'objectif était de voir un maximum de cyclistes prendre leur vélo pour se rendre sur leur lieu de travail ou dans leur établissement scolaire.

Aux quatre coins de la Wallonie, communes, institutions, entreprises et écoles se sont mobilisées en organisant des ateliers de réparation, des petits-déjeuners, des stands vélos, etc.

Le tout dans une ambiance festive: acrobates à vélo et musiciens en pousse-pousse ont circulé dans les rues de Namur. Point d'orgue: le concert rock de Great Moutain Fire, alimenté à 80% en électricité par une quarantaine de vélos: une première en Wallonie et un véritable succès !

© SPW

À venir

Groupes de travail

La Région met en place des groupes de travail. Ceux-ci devront dégager des pistes concrètes pour mettre en œuvre les grands axes du Plan Wallonie cyclable.

© SPW

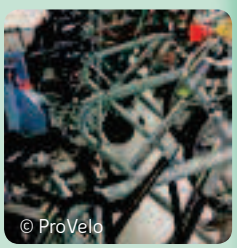
© SPW

▪ Promotion du RAVeL et vélotourisme

La Wallonie compte un réseau de voies lentes déjà très développé, qui mérite une promotion de qualité. Il faudra assurer la signalisation, réaliser des réseaux de points nœuds mais également des itinéraires longue distance.

▪ Intermodalité bus/vélo

En partenariat avec la SRWT et le TEC, le SPW compte dégager des pistes concrètes pour que vélos et bus deviennent complémentaires. Le groupe de travail suivra des projets pilotes, notamment en matière d'itinéraires cyclables de rabattement vers des lignes de bus structurantes.



▪ Publications

La publication de guides méthodologiques est essentielle à la mise en œuvre d'une politique cyclable. Certains d'entre eux sont déjà disponibles, d'autres seront publiés très prochainement.

› pouvoirslocaux.wallonie.be

▪ Promotion du vélo à assistance électrique

L'objectif est simple : développer l'usage du vélo électrique en Wallonie. En pleine expansion, le VAE présente de nombreux atouts, qui nécessitent d'être mis en valeur par les services publics et les entreprises.

▪ Signalement des problèmes

Certaines communes proposent aux cyclistes de signaler les problèmes rencontrés à vélo (points noirs, manque d'entretien…). L'objectif de ce groupe est de rendre ce principe efficace, attractif, via un outil cartographique en ligne.

▪ Infrastructures : méthodologie et évaluation

La Région et les communes insisteront sur l'intérêt de travailler les projets en amont, pour viser une qualité maximale. Pour une démarche pilote, il faut des aménagements exemplaires !

▪ Urbanisme et vélo

Le point d'attention principal sera le stationnement vélo dans le cadre de projets immobiliers. C'est un levier d'action important et méritant d'être approfondi, puisqu'il répond à un besoin de base pour tout cycliste potentiel.

▪ Plan Wallonie cyclable et Plan régional de Mobilité durable

Comprenant de nombreuses mesures, le Plan Wallonie cyclable doit faire l'objet d'une évaluation. Quels impacts ? Comment pérenniser les actions les plus porteuses ?

Contacts :

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

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

SPW
Service public de **Wallonie**

DIRECTION GÉNÉRALE OPÉRATIONNELLE
DE LA MOBILITÉ ET DES VOIES HYDRAULIQUES
DGO 2