



PROPOSITION D'ORIENTATIONS  
DU PLAN WALLONIE CYCLABLE 2.0

25 AVRIL 2014





Préface	1
1 Le Plan Wallonie Cyclable 2010-2013 : acquis et leçons	2
2 Emergence d'une culture vélo en Wallonie	3
3 Le vélo : enjeu du développement territorial et de la mobilité	4
4 Le vélo : un maillon indispensable dans la politique de mobilité	5
5 Vision vélo 2030 : un choix quotidien flexible et pratique pour tous	6
6 Plan WACY 2.0 : cibler 5 objectifs stratégiques à potentiel élevé	7
7 Priorité au potentiel urbain	8
8 Partenariat région & communes	9

## PREFACE

*Le plan Wallonie cyclable a été adopté par le Gouvernement wallon en décembre 2010 et a fait l'objet d'une actualisation en juin 2012.*

*Durant le second semestre 2013 une évaluation a été menée, avec l'aide du consultant Timenco, par un groupe constitué de représentants de Ministres wallons, d'administrations et d'associations concernés par la politique cyclable.*

*Ce travail d'évaluation a débouché sur une série de recommandations et d'orientations pour une deuxième version du Plan Wallonie cyclable. Celles-ci sont résumées dans le présent document, diffusé à l'occasion du premier colloque Wallonie cyclable ce 25 avril 2014.*

*Sur base de ce document, notre intention est d'élaborer dans le courant du mois de mai 2014, avec la Commission régionale vélo, un avant-projet de Plan Wallonie cyclable 2.0 qui serait proposé au prochain Gouvernement wallon.*

*L'équipe Wallonie cyclable du SPW*

*wallonie.cyclable@spw.wallonie.be*

# 1 LE PLAN WALLONIE CYCLABLE 2010-2013 : ACQUIS ET LEÇONS

Le vélo possède un potentiel encore sous-utilisé et a un rôle important à jouer dans la mobilité quotidienne des Wallons, avec un impact positif dans tous les domaines de la mobilité durable : l'économie, le social et l'environnement. Sur base de cette conviction, en 2010, la Wallonie s'est dotée d'un plan d'action Wallonie cyclable (WaCy), actualisé en 2012. Le bilan de ces premières années permet de faire évoluer les orientations et de préparer la version 2.0 de la politique cyclable régionale.

En 2013, le plan a fait l'objet d'une évaluation globale. L'état d'avancement a été dressé et analysé. Des acteurs et parties prenantes ont été consultés via un questionnaire et un groupe de réflexion s'est réuni trois fois, accompagné par le consultant Timenco. Le rapport final présente l'analyse des **atouts et faiblesses** du plan, les **leviers et obstacles** de sa mise en œuvre et des **recommandations** pour son actualisation et son renforcement<sup>1</sup>.

L'évaluation a identifié les **enjeux de l'actualisation** permettant de donner un nouvel élan à la politique vélo : consolider des bases solides; renforcer la vision, l'efficacité et l'impact des actions ; mieux cibler le potentiel d'usage du vélo et privilégier un nombre de pistes précises.

<b>FORCES</b> Pérenniser les acquis	<ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Double objectif du plan : cyclabilité et pratique du vélo</li> <li>▫ Approche intégrale et transversale du plan</li> <li>▫ L'outil du tableau d'action</li> <li>▫ Cadre structurel mis en place : task force, manager vélo, cellule WaCy, Commission Régionale Vélo et ses groupes de travail, correspondants vélo</li> <li>▫ Communes pilotes Wallonie cyclable pour lancer la dynamique locale et communale</li> </ul>
<b>BESOINS</b> Renforcer la dynamique	<ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Clarifier et expliciter la vision d'avenir et les ambitions à plus long terme</li> <li>▫ Créer des meilleures synergies et passerelles                         <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <i>Entre actions (séquences, cohérence) pour un renforcement mutuel</i></li> <li>✓ <i>Entre acteurs internes et externes (communication, coordination)</i></li> </ul> </li> <li>▫ Renforcer la planification opérationnelle                         <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <i>Planifier ressources et phasage (sortir de la logique 'menu')</i></li> <li>✓ <i>Assurer et optimiser les moyens (humains et financiers) suffisants</i></li> <li>✓ <i>Objectiver réalisations et suivi</i></li> </ul> </li> <li>▫ Communiquer plus largement sur les actions et réalisations</li> </ul>
<b>(RÉ)ORIENTATIONS</b> Focaliser le contenu	<ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Optimiser et élargir le soutien aux communes – réponse à une demande croissante</li> <li>▫ Se focaliser sur le potentiel et la demande latente : courtes distances, domicile-école, domicile-travail</li> <li>▫ Miser fortement sur le développement d'aménagements de qualité et à l'usage de tous</li> <li>▫ Mener une stratégie de promotion globale, pour véhiculer l'image 'plaisir du vélo au quotidien'</li> <li>▫ Lancer une politique régionale de stationnement et antivol</li> <li>▫ Réaliser le potentiel économique du vélotourisme</li> </ul>

<sup>1</sup> Rapport d'étude Timenco : Evaluation de la politique cyclable en Wallonie, 12 février, 2014

## 2 EMERGENCE D'UNE CULTURE VELO EN WALLONIE

Aujourd'hui, on peut constater qu'une culture vélo se développe en Wallonie, entre autres grâce au plan WaCy.

En témoigne l'expérience des Communes pilotes Wallonie cyclable. Lancées en 2011, les premières réalisations concrètes voient le jour, tant en termes d'infrastructures, qu'en stationnement et promotion de l'usage du vélo. Mais la démarche a surtout permis de lancer **une dynamique vélo auprès des décideurs et gestionnaires de l'espace public locaux**. L'évaluation intermédiaire (fin 2013) des communes pilotes a démontré que les responsables politiques s'y impliquent de plus en plus, que le vélo est pris en compte dans tous les projets de réaménagement, et qu'il devient progressivement un souci partagé et transversal dans un ensemble de domaines (mobilité, travaux, espaces publics, urbanisme, enseignement).

D'autres communes sollicitent de plus en plus l'administration régionale par rapport à des projets vélo et la demande de soutien et d'échanges (ateliers, formation...) dans ce domaine est croissante.

Le même intérêt croissant se constate auprès de certains autres **acteurs socio-économiques**, notamment dans les mondes de l'enseignement et des entreprises, d'où émane une demande de plus en plus forte d'une politique favorisant le vélo pour les déplacements domicile-école et domicile-travail.

D'autres **acteurs clés de la mobilité**, tels que les TEC, le groupe SNCB et les Directions territoriales gestionnaires de routes régionales s'impliquent de façon structurelle et développent progressivement des politiques cohérentes, par exemple en matière de stationnement vélo aux arrêts de transports publics et d'aménagements cyclables sur voiries régionales.

Au niveau de la population, on constate un intérêt croissant pour la bicyclette, particulièrement chez les jeunes de moins de 35 ans vivant en zone urbaine.

### 3 LE VELO : ENJEU DU DEVELOPPEMENT TERRITORIAL ET DE LA MOBILITE

A un niveau plus stratégique, le vélo est également bien présent dans la vision territoriale et la politique de mobilité régionale en cours d'élaboration : le projet de SDER (Schéma de développement de l'espace Régional) et le projet de PRMD (Plan Régionale de Mobilité Durable), le PRMD s'articulant fortement sur la vision du SDER. En effet, dans la vision 2030, **le vélo est positionné comme un mode à part entière, non seulement avec un grand potentiel mais aussi comme une nécessité pour une mobilité durable à l'horizon 2030.**

Le tableau suivant résume le rôle donné au vélo dans le développement territorial, les enjeux régionaux et les objectifs généraux du PRMD, ainsi que les objectifs spécifiques vélo.

ÉLÉMENT PRMD	RÔLE DU VÉLO EXPLICITÉ
Mobilité articulée avec le développement territorial (SDER)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Rôle privilégié pour la marche et le vélo pour les courtes distances dans les territoires centraux</li> </ul>
Enjeux régionaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Enjeu : usage optimal des modes</li> <li>▫ Enjeu : accès à la mobilité pour tous (physique, financier, territoriaux, sécurité, santé)</li> </ul>
Objectifs généraux	<ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Multimodalité (usage alterné et en chaîne)</li> <li>▫ Rééquilibrage de l'espace public</li> </ul>
Objectifs vélo – vision 2030	<ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Potentiel des trajets courts</li> <li>▫ Pratique par toutes catégories d'usagers</li> <li>▫ Vecteur d'autonomie pour enfants et étudiants</li> <li>▫ Potentiel économique du vélotourisme</li> </ul>

Cette vision s'accorde avec le constat que la cyclabilité devient un **vecteur d'attractivité urbain**, et donc de l'attractivité résidentielle et économique des villes. En effet, ces dernières années, le vélo est davantage vécu comme composante d'un style de vie urbain, gage d'une mobilité autonome, largement accessible et de moins en moins dépendante de la voiture. Des enquêtes en Wallonie confirment cette tendance : les jeunes générations, surtout urbaines, réclament plus fortement une politique en faveur du vélo.

## 4 LE VELO : UN MAILLON INDISPENSABLE DANS LA POLITIQUE DE MOBILITE

Les études SDER, PRMD et évaluation WaCy mettent en valeur à quel point **le développement de la cyclabilité et la pratique du vélo sont indispensables** dans une politique de mobilité. En résumé, quatre raisons fondamentales peuvent être identifiées.

### *Le vélo pour répondre à la demande croissante de mobilité (croissance démographique).*

En 2010, la Wallonie comptait environ 3,5M d'habitants. Les projections démographiques estiment la population à 3,9M d'habitants en 2030<sup>2</sup>, soit une augmentation de près de 10 % et d'environ 350.000 individus. Cette seule croissance entrainera une demande supplémentaire de mobilité : pour maîtriser la croissance de déplacements motorisés (à limiter à +20/30 % en milieu interurbain et à +10 % en milieu urbain) le PRMD mise sur une politique forte du vélo pour les courtes distances.

### *Le vélo pour freiner la croissance de l'usage de la voiture privée, surtout en milieu dense urbain (maîtrise de l'impact congestion, environnemental, santé...)*

La croissance démographique se situera essentiellement dans les zones urbaines et métropolitaines. Le potentiel principal du vélo se situe lui aussi clairement en milieu urbain, où les modes actifs devraient capter 20 à 30 % des déplacements à l'horizon 2030, pour faire baisser la part des déplacements motorisés en-dessous des 50 %. En milieu rural, la voiture restera largement dominante. Le vélo y jouera un rôle à l'échelle des pôles et noyaux, comme mode d'accès aux transports en commun et à usage touristique.

### *Le vélo pour délester les transports en commun sur des distances cyclables, pour rendre ceux-ci efficaces sur des distances plus importantes*

Le développement des transports en commun (restructuration et niveau de service) est une grande priorité du PRMD. Néanmoins, les réseaux TEC sont marqués par une extrême concentration des passagers (à plus de 60 % scolaires) dans les pics aux heures de pointe, ce qui n'est pas soutenable à court terme et compromet le niveau de service nécessaire pour élargir la clientèle. Un transfert modal important du domicile-école et du domicile-travail vers le vélo pour les distances cyclables s'impose.

### *Le vélo pour améliorer la qualité du cadre de vie et l'accès à la mobilité pour tous*

Favoriser le vélo s'inscrit dans l'objectif mobilité d'amélioration du cadre de vie à l'échelle locale et des quartiers : trafic apaisé, sécurité améliorée, réduction de la pollution locale, santé. Ceci répond à une demande citoyenne croissante, traduite dans le PRMD sous l'intitulé 'quartiers de vie'. Le vélo est aussi un vecteur d'autonomie pour tout type d'utilisateur, du jeune enfant à la personne âgée, et accessible à toutes les bourses.

---

<sup>2</sup> Prévission de l'IWEPS – source projet de PRMD

## 5 VISION VELO 2030 : UN CHOIX QUOTIDIEN FLEXIBLE ET PRATIQUE POUR TOUS

Les éléments précédents ont permis de **mieux cerner la vision d'avenir du vélo, son rôle souhaité dans le système de mobilité**. En définissant **six grands rôles** souhaitables pour le vélo, des **indicateurs de suivi** peuvent être définis. Il appartiendra à l'Observatoire de la Mobilité (tel que prévu par le projet de PRMD) d'affiner ces indicateurs et de définir des valeurs de référence. La prochaine version du Plan Wallonie cyclable devra définir les valeurs cibles.

	LE VELO EN WALLONIE – vision 2030 UN CHOIX QUOTIDIEN FLEXIBLE ET PRATIQUE POUR TOUS	Indicateur
1	Mode efficace et souple pour les courtes distances, dans et vers les territoires centraux <i>Déplacements courses, services, loisirs (quotidiens / occasionnels)</i>	% < 3 km % intra-urbain % vers les 'centres'
2	Alternative aux TC (saturés aux heures de pointes) <i>Cibler écoliers/étudiants + emploi</i> <i>Affiner % D-E selon niveau (P/Sec/Sup), voire cycle</i>	% D-E % D-T
3	Complément aux TC : mode d'accès aux lignes structurantes et nœuds multimodaux (urbain et rural)	% trajets vers TC
4	Outil de mobilité et d'autonomie pour tous – de 8 à 88 ans <i>catégories d'âge, homme/femme, revenu...</i>	% par catégorie
5	Vélotourisme – vecteur économique <i>Randonnées et séjours</i>	nuitées % loisir % pôles touristiques
6	Vélo au quotidien – vecteur économique <i>Direct (emploi, investissements...) et indirect (santé...)</i>	retombées

## 6 PLAN WACY 2.0 : CIBLER 5 OBJECTIFS STRATEGIQUES A POTENTIEL ELEVE

Pour renforcer son efficacité et son impact, le plan WaCy version 2.0 sera organisé autour de cinq grands objectifs stratégiques. Il s'agit d'**objectifs « d'usage du vélo » à grand potentiel**.

1. **A VELO AU CENTRE.** Le vélo est à privilégier pour des petits déplacements locaux. Pour rejoindre et se déplacer dans les centres des villes et des communes et avoir accès aux destinations courses, services, loisirs, culture etc. qui s'y concentrent (concentration renforcée par la politique des territoires centraux du SDER). Y améliorer la cyclabilité pour tous les âges est fondamental.
2. **JEUNES A VELO.** Le vélo comme mode de déplacement autonome et peu cher pour les jeunes et étudiants de 12 à 25 ans (secondaire et supérieur) représente un grand potentiel, démontré dans les grandes villes cyclables, mais à réaliser largement en Wallonie. L'enjeu principal est de délester les transports en commun d'une part significative des déplacements domicile-école à distance cyclable (la saturation TC actuelle étant insoutenable). Le travail au niveau du primaire reste important, comme une première étape préparatoire, mais dépend plus fortement du soutien des parents.
3. **AU TRAVAIL A VELO.** Favoriser le vélo pour les déplacements domicile-travail contribue à réduire la congestion et la pression de stationnement. Vu les distances parfois importantes, le potentiel se situe aussi dans la complémentarité avec les transports en commun, voire le vélo à assistance électrique. Le travail en partenariat avec grands employeurs (privé, administrations...) et acteurs locaux est essentiel.
4. **INTERMODALITE.** Le « comportement intermodal » est à favoriser par rapport à l'autosolisme. A côté de l'usage alterné (autre trajet, autre mode), l'usage combiné (un trajet, plusieurs modes) vélo + transports en commun est à stimuler. Une approche globale traite la typologie complète des gares, nœuds et arrêts ; les besoins au départ et à l'arrivée (offre de stationnement diversifiée, mise à disposition de vélos) ; la facilitation (informations, tarifs...).
5. **VELOTOURISME.** Le vélo à usage récréatif représente un potentiel de développement économique à valoriser, prioritairement sous forme de randonnées et de séjours. Offrir la possibilité d'itinéraires longues distances et en boucles est essentiel, mais également la synergie avec la cyclabilité des pôles urbains et touristiques, ainsi que les services et produits accompagnants. Ces actions sont à réaliser en partenariat avec la politique et les acteurs touristiques.

Chaque objectif sera doté d'un programme d'action coordonné et pluriannuel, comprenant des actions dans **cinq domaines : la gouvernance, les réseaux et infrastructures, le stationnement, les services et la promotion**.

Un **tableau d'actions WaCy 2.0** global reprendra l'ensemble des actions, organisé dans les cinq domaines et indiquant, par action, les objectifs stratégiques concernés.

## 7 PRIORITE AU POTENTIEL URBAIN

La bicyclette étant essentiellement un enjeu local (courtes et moyennes distances), **les pouvoirs locaux ont un rôle fondamental comme levier de la politique vélo**. Le partenariat entre Région et Communes reste donc la clé de voute de la politique WaCy.

De manière générale, pour optimiser l'impact de la politique cyclable, **cibler le « potentiel élevé d'usage du vélo » s'impose**. Ceci relève aussi de la bonne gouvernance et de l'usage responsable des moyens collectifs.

Le soutien régional aux « communes Wallonie cyclable » (pilotes et futures) doit **privilégier des partenariats structurels avec les pôles urbains**, pour un ensemble de raisons :

- **Potentiel élevé de cyclistes (usage)**. Les pôles urbains ont par définition le potentiel le plus élevé : densité de population, densité de destinations, part importante de trajets à courte distance, complémentarité du vélo avec la marche et les transports en commun. Ils ont également une population urbaine potentiellement plus attirée par le vélo comme outil de mobilité accessible et autonome.
- **Opportunités de création de réseaux vélo (offre)**. En milieu urbain, le maillage plus fin des rues de différentes catégories offre la possibilité d'un maillage fin d'itinéraires vélo ainsi que la possibilité de dissocier ceux-ci en partie des axes de circulation, tout en permettant au vélo de concurrencer la voiture. Le milieu rural offre peu d'alternatives au grand maillage des routes reliant les villages, souvent relativement étroites, pratiquées à vitesses élevées et « lourdes » à sécuriser (pistes séparées, expropriations).
- **Rapport coût-bénéfice favorable (Rol)**. Il en suit qu'un km d'aménagement, à coût identique, aura un rapport coût-bénéfice nettement plus favorable en milieu urbain qu'en milieu rural, vu qu'il sera utilisé par un plus grand nombre de cyclistes.

Cependant, le vélo a **un potentiel réel, bien que souvent plus réduit, dans toutes les communes**, y compris rurales, pour les déplacements locaux, l'accès aux transports en commun et le tourisme. C'est d'autant plus vrai depuis le développement du vélo à assistance électrique qui rend la bicyclette envisageable sur des distances plus grandes et relativise les difficultés liées au relief.

## 8 PARTENARIAT REGION & COMMUNES

Le plan WaCy 2.0 s'appuiera sur le partenariat entre régions et communes sous deux formes.

### ***Partenariats structurels proposés aux 23 grand pôles urbains SDER : Villes Wallonie cyclable***

L'approche Communes et Villes Wallonie cyclable, sous forme de convention, sera poursuivie. Ce partenariat structurel sera proposé aux 23 pôles les plus importants définis dans le Schéma Directeur de l'Espace Régional (SDER). Ces villes représentent les pôles d'habitation et de service autour desquels s'organise la vie dans les différentes parties de la Wallonie (8 des 10 communes pilotes appartiennent à cette catégorie).

- Capitale régionale : Namur
- Pôles majeurs : Charleroi, Liège, Mons, La Louvière
- Pôles principaux : Arlon, Ath, Bastogne, Ciney, Dinant, Eupen, Gembloux, Huy, Libramont-Chevigny, Marche-En-Famenne, Mouscron, Nivelles, Soignies, Tournai, Verviers, Waremme, Waterloo / Braine L'Alleud (bipole), Wavre / Ottignies-Louvain-La-Neuve (bipole),

### ***Soutien aux projets pour d'autres pouvoirs locaux.***

Des subsides de projets locaux (type Crédits d'Impulsion) et des financements régionaux seront octroyés à des projets aux pôles secondaires SDER et dans toute autre commune. Il s'agira de projets fondés sur une réflexion globale et inscrits dans un document de planification locale (Plan Communal Cyclable ou bien le volet vélo d'un PCM, PCDR, schéma d'accessibilité...) ou régional (réseau Wallonie Cyclable) et conformes aux objectifs WaCy 2.0. L'intégration du vélo dans des opérations de rénovation urbaine et de requalification de l'espace public sera également soutenue. Le soutien financier sera complété par un soutien technique, ainsi que des actions générales telles que des activités de réseau (dans le cadre du réseau CEM) sous forme d'échanges et de développement des compétences (formations).

---

Rédaction : Dirk Dufour, dans le cadre de la mission « *Evaluation de la politique cyclable régionale en Wallonie* »