

# BUS ET VELO : EFFICACITE

Colloque Wallonie Cyclable  
25 avril 2014

 Le TEC,  
Manager  
de la  
Mobilité





1. Le TEC et le Plan Wacy
2. Etude pilote en Hesbaye Brabançonne
3. Bandes bus à Liège
4. Subventionnement du stationnement vélo



# 1. Le TEC et WACY



## 2011 : lancement Plan Wacy

### TEC présent :

- Commission régionale Vélo
- GT intermodalité
- GT infrastructure



## 2. Etude pilote R1 / 82



- **2011** étude multimodalité Ligne 56 - Namur Couvin
- **2013** Ministre mobilité : proposition soutien pour 2<sup>ème</sup> étude
- **Constat** desserte rurale toujours et partout ?  
nouvelles lignes : coûteux pour la collectivité  
congestion routière  
TEC Manager de la mobilité

**=> optimisation des solutions existantes**

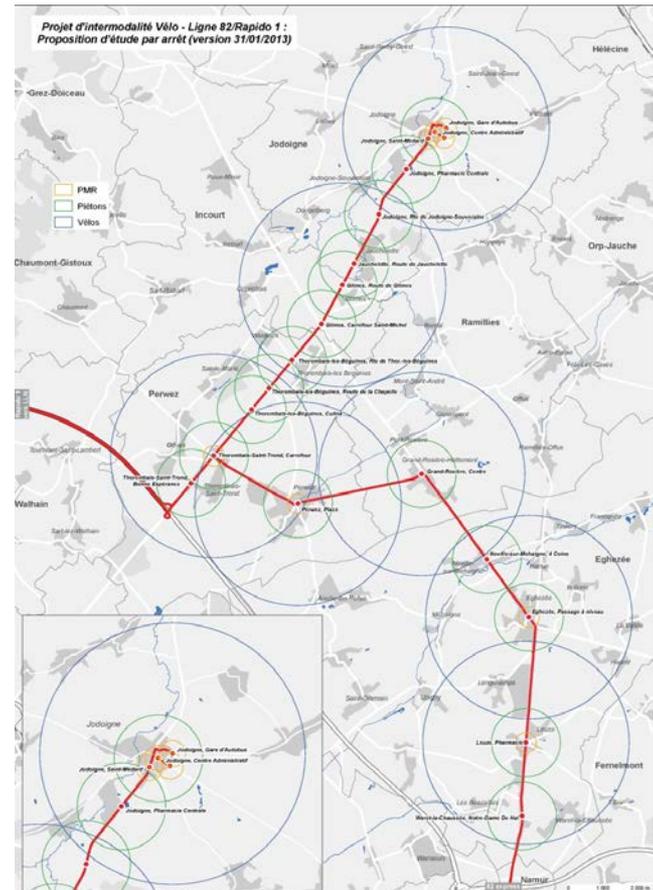


# Projet SRWT



## Collaboration SRWT- TEC NL- TEC BW - communes

- 2 lignes rapides / express : R1 – 82
- tronçon commun 19 arrêts
- 3 pôles desservis
- 5 communes partenaires  
Eghezée, Ramillies, Perwez, Incourt et Jodoigne
- offre de haute qualité :  
vitesse commerciale,  
amplitude, fréquence,  
bus et autocars,  
lignes classiques en correspondance



# Projet SRWT



## Mettre en place une solution efficace vis-à-vis de la voiture :

- stationnement vélo aux arrêts
- itinéraires cyclables (3 km) + aménagements légers (communes)
- balisage
- outils d'information pour faciliter les déplacements actifs jusqu'aux arrêts
- analyser les cheminements piétons et PMR autour des arrêts en agglomération

## Projet –pilote :

- évaluer comment le public réagit



# Avantages du projet



## Pour le citoyen

- autonomie des jeunes et des personnes sans véhicule ;
- profiter du caractère direct de la ligne malgré la distance jusqu'à l'arrêt : 3 km à 15 km/h = 12'
- condition physique et santé.

## Pour la commune

- participer au désenclavement de la commune
- améliorer ses cheminements cyclo-piétons
- signalétique vers arrêts
- image pro-active.

## Pour le TEC

- élargir la zone de chalandise des arrêts : clients actuels et potentiels
- améliorer la satisfaction de ses clients quant à la qualité et la durée de leur déplacement de porte à porte
- produire de l'expérience transférable (actions CSP).



# Méthodologie ICEDD



## Arrêts

- Identifier le potentiel :  
population, fréquentation, qualité (desserte – confort - sécurité - attractivité)
- Hiérarchiser => 3 types de stationnement :



# Méthodologie ICEDD

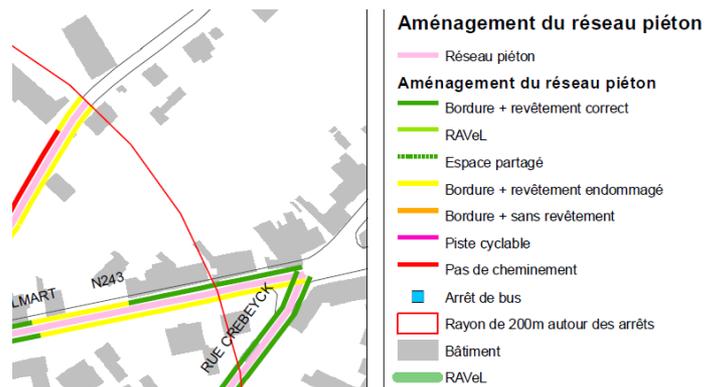


## Itinéraires cyclables (R=3 km)

- identification avec communes partenaires
- affectation espace cycliste mixité ou non
- 6 aménagements-type
- cartes + fiches action pr communes
- plan de balisage

## Chemins piétons (R=1 km) et PMR (R=200m) autour des arrêts en agglomération :

- analyse cartographiée
- qualité trottoirs, revêtements, largeurs, pente bordures, obstacles, qualité traversées piétonnes



# Résultats



## Stationnement vélo de qualité

- 3 types
- installation progressive
- recommandations techniques (GT intermodalité)
- premières réalisations : Eghezée / Jodoigne.

## Itinéraires cyclables

- aménagements légers par communes 04/2014 – 10/2014
- placement du balisage (recommandations GT signalisation)

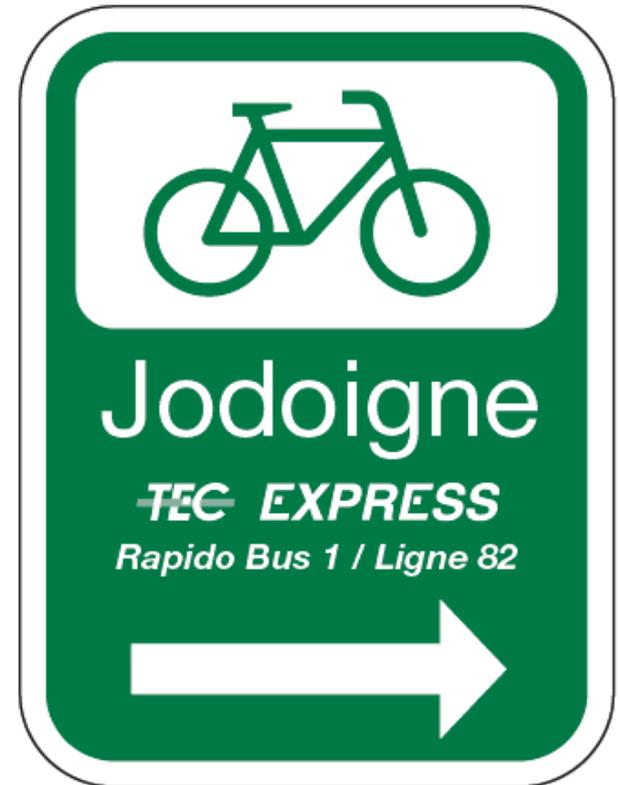
## Communication

- externe : recruter des (nouveaux) clients / cyclistes
- interne : informer le personnel TEC

> 6 mois : évaluation auprès des utilisateurs

## Chemins piétons / PMR

- outil de travail pour les communes

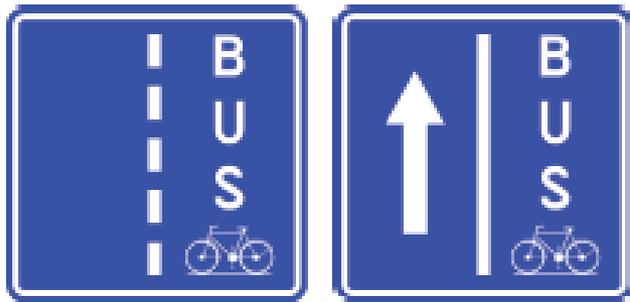


# 3. Bandes bus à Liège



## Collaboration TEC - VILLE – GRACO

- demande de la Ville : ouvrir certains sites bus aux cyclistes
- accord TEC pour bandes de circulation pour autobus ou sites spéciaux franchissables, tous situés à droite de la chaussée
- signalisation adaptée : logo « vélo » sous le mot BUS



- gestionnaire de voirie : règlements complémentaires de roulage
- ordre de service aux conducteurs : sécurité et collaboration
- dépliant Ville : mesures de sécurité
  - > distribution personnel TEC
  - > distribution cyclistes via GRACO



# 4. SRWT - Subventionnement du stationnement vélo



## GT intermodalité Wacy :

- mission : définir une méthode d'évaluation quant à la pertinence de stationnements vélo à proximité des arrêts TEC
- critères répartis sur 3 groupes d'indicateurs :

offre TEC  
cyclabilité (3 km)  
équipement existant à l'arrêt

- tableur :

pondération des critères  
outil d'aide à la décision,  
donne une 1<sup>ère</sup> approximation



« arrêt non pertinent »  
« arrêt peut-être pertinent (argumenter) »  
« arrêt pertinent »

## SRWT :

- préparation procédure
- accord C.A. sur l'ensemble : méthode + procédure



# Stationnement vélo aux arrêts de bus

## Outil d'aide à la décision

Offre de transport

Type  
de ligne

Nombre de départs  
de bus un mardi de  
période scolaire tous  
sens confondus

Environnement de l'arrêt

Nombre  
d'habitants dans  
un rayon supérieur  
à 500 m et  
inférieur  
à 3 km

Dénivelé  
des itinéraires cyclables  
sur une distance supérieure  
à 50 m avec un point de  
départ dans un rayon de  
3 km

Cyclabilité  
des itinéraires  
dans un rayon  
de 3 km

Contrôle social

Equipement de l'arrêt

Dispositif  
stationnement vélo  
existant accessible  
au public dans un  
rayon de 50 m

Zone d'attente  
en dur ou projet  
à l'étude

Adéquat

Abri

Pas  
adéquat

Pas  
abri



# PROCEDURE



- initiative communale : demande à la société TEC locale compétente avec l'outil d'aide à la décision (tableur)
- le TEC analyse et complète la demande
- si accord du TEC :
  - il informe la commune et transmet à la SRWT les éléments d'ouverture du dossier : lieu de placement, détail des équipements à placer, personne de contact, accord formalisé, ...
- si avis défavorable :
  - le TEC informe la commune et la SRWT en motivant sa décision.



Indicateur 1 : offre TEC et potentiel de l'arrêt envisagé			Vos commentaires ci-de
Type de ligne (à compléter par le TEC ultérieurement)	urbaine centre		
Nombre de départs de bus un mardi de période scolaire, tous sens confondus	moins de 10		
Nombre d'habitants dans un rayon supérieur à 500 m et inférieur à 3 km	moins de 500		
Contrôle social	bon		
Indicateur 2 : cheminements cyclables vers l'arrêt envisagé (et retour) : évaluation de la cyclabilité			Vos commentaires ci-de
Itinéraire N°1	dénivelé de l'itinéraire, sur une distance supérieure à 50 m comprise entre un point de départ dans un rayon de 3 km et l'arrêt	moins de 3 %	Info disponible sur carte IGN, www.openrunner.com ou sur gps vélo. Au cas où plusieurs endroits d'un même itinéraire entrent en ligne de compte pour ce critère, sélectionnez le plus contraignant,
	sécurité objective dans un rayon de 3 km	75% du parcours en sécurité	
	confort dans un rayon de 3 km	100% du parcours confortable	
	description de l'itinéraire :		
dénivelé de l'itinéraire, sur une distance supérieure à 50 m comprise entre un point de			Vos commentaires ci-de

# PROCEDURE



- la commune passe le marché public de fourniture et de placement des équipements et transmet au plus vite à la SRWT :
  - ✓ copie de l'avis de marché publié ou copie des demandes d'offres (si procédure négociée sans publicité)
  - ✓ PV d'ouverture des offres et rapport d'attribution
  - ✓ copie de l'offre choisie
  - ✓ décision du Collège
  - ✓ copie de la notification à l'entreprise
  - ✓ copie de la facture du fournisseur (ou décompte final si construction en régie)
  - ✓ PV de réception des équipements par les services communaux et un représentant du TEC concerné.
- une fois en possession de l'ensemble des justificatifs, la SRWT adresse une convention à la commune (droits et les obligations des parties)
- la commune renvoie la convention signée à la SRWT
- La SRWT paie la quote-part financière : max 80 % du coût de fourniture et de placement, limité à 80% du coût moyen d'un équipement similaire.



# BUS ET VELO : EFFICACITE



**MERCI**

**POUR**

**VOTRE ATTENTION**

