

Plan Wallonie cyclable

Avancées 2013

Mouscron

Tournai

La Louvière

Ottignies
Louvain-la-Neuve

Walhain

Gembloux

Namur

Liège

Wanze

Marche-en-Famenne



Wallonie



**Wallonie
cyclable**

*Mon vélo,
ma liberté !*

> Sommaire

PAGE **3**

Éditorial

PAGE **4**

Le Plan Wallonie cyclable

- Une évaluation

PAGE **6**

10 communes pilotes

- Gembloux, La Louvière, Liège, Marche en Famenne, Mouscron, Namur, Ottignies-Louvain-la-Neuve, Tournai, Walhain et Wanze
- Évaluation des Communes pilotes
- Observatoire informatisé du vélo
- Namur : Prise en compte du vélo par l'urbanisme

PAGE **15**

Infrastructures

- Schémas directeurs cyclables des directions territoriales : *Une actualisation*
- Des guides méthodologiques pour des aménagements de qualité
- Un outil pour signaler les problèmes
- Se promener sans carte ? Oui, grâce au réseau cyclable à points-noeuds
- Évaluer les aménagements cyclables à l'aide d'un vélo
- Vélotourisme : des itinéraires régionaux de longue distance
- Nouvelle signalisation directionnelle pour les itinéraires cyclables
- Le RAVeL fait peau neuve
- Les nouveaux aménagements du RAVeL
- Chemins du Rail

PAGE **25**

Intermodalité

- Quoi de neuf dans le groupe de travail Intermodalité ?
- Identifier, renforcer et prioriser les cheminements cyclables
- Partage de l'espace public : pourquoi ouvrir les sites bus aux cyclistes ?

PAGE **27**

Éducation

- Bike2School
- Formation à vélo dans le trafic pour les adultes

PAGE **31**

Promotion / sensibilisation

- Tous vélo-actifs
- Journée Tous à vélo au boulot
- Cyclistes, soyez visibles !
- La promotion du vélo à assistance électrique (VAE)
- L'Heureuxcyclage.be

PAGE **37**

3 années du Plan Wallonie cyclable en quelques cartes et graphiques

PAGE **42**

Contacts et liens utiles



"La révolution passera par le vélo"

Julos Beaucarne

A l'heure actuelle, tout le monde connaît parfaitement les bénéfices que procure une pratique régulière du vélo : renforcer la santé, atténuer le stress et garder la forme.

D'autres avantages portant sur le coût peu élevé qui est engendré par la pratique du vélo, ou encore sur l'aspect propre et silencieux de ce mode de transport, sont facilement mis en avant chaque jour par les plus convaincus des atouts de la petite reine.

Chaque automobiliste, coincé dans les embouteillages, et qui se fait un jour dépasser par un vélo n'a que cette idée en tête : il sait qu'il devrait se mettre au vélo, pour son propre bien, pour celui de la planète et même pour celui de son portefeuille.

C'est cependant oublier la caractéristique essentielle du vélo, son atout principal : Faire du vélo, c'est avant tout un plaisir !

Le Plan Wallonie cyclable l'a bien compris : favoriser le vélo, c'est participer au bien-être du citoyen. Promouvoir la pratique de la petite reine, c'est laisser à tout un chacun le bonheur de redécouvrir ce moment de plénitude que l'on connaît lorsqu'on enfourche son vélo.

Tout le travail qui est mené, tant par le Service public de Wallonie, que par les différents acteurs de la mobilité, qu'ils soient pouvoirs locaux, bureaux d'études ou associations de promotion de la bicyclette, tend vers cette simple notion de vélo-plaisir.

cette année, une attention particulière a été apportée au développement du vélotourisme. De nouveaux tronçons du RAVeL ont été finalisés, des itinéraires régionaux et un système de réseau à points-nœuds vont être développés.

Les autres aspects du Plan ne sont pas oubliés pour autant, et le travail continue au sein des différents groupes de travail de la Commission régionale vélo, mais aussi parmi les Communes pilotes Wallonie cyclable. Les actions de promotion et de sensibilisation, tels que le Brevet du Cycliste ou l'opération « Tous vélo-actifs » se poursuivent et rencontrent un succès tout particulier auprès de leur public.

Ce rapport sur les avancées de l'année 2013 vous permettra de découvrir le travail qui est mené partout en Wallonie pour favoriser la pratique du vélo, pour le plaisir. Bonne lecture et surtout, belle route à vélo !

Chantal Jacobs
Manager Vélo régionale

Le Plan Wallonie cyclable

Une évaluation

Depuis maintenant trois ans, le Plan Wallonie cyclable structure et transforme le paysage cyclable de notre région. Il devenait donc indispensable de réaliser une évaluation de ce Plan et des actions qu'il a mises en œuvre, et ceci en vue d'un processus d'amélioration continue. Cette évaluation a été réalisée conjointement à l'élaboration du Plan régional de mobilité durable, afin que les deux projets puissent s'articuler au mieux.

Pour assurer une objectivité primordiale dans le travail effectué par les acteurs du Plan Wallonie cyclable, et dont l'administration tient une part importante, il convenait de confier cette évaluation à un prestataire extérieur via un marché public. C'est le bureau Timenco, expert en matière de mobilité cyclable, qui a remporté l'appel d'offre et mène depuis cette évaluation.

Plusieurs phases pour une évaluation complète et impartiale

Après une première appréciation du Plan par le bureau d'études Timenco, un questionnaire a été soumis à 60 personnes, choisies parmi différents publics liés à la mobilité : des cyclistes, des membres de l'administration, des représentants de Ministres, des partenaires socio-économiques, des opérateurs de mobilité et des agents des communes. Toutes ces personnes ont été impliquées de manière directe ou indirecte à la mise en œuvre du Plan Wallonie cyclable, et 28 témoignages ont ainsi pu être collectés.

Parallèlement à cette démarche, les administrations qui coordonnent le Plan Wallonie cyclable ont complété un tableau de bord relatif à l'état d'avancement des 86 actions du Plan.

Après l'analyse de ces différents documents par le prestataire, celui-ci a animé un groupe de réflexion, reprenant une vingtaine de volontaires parmi les personnes questionnées, et qui s'est réuni trois fois :

- La première réunion a permis de prendre connaissance des résultats de l'enquête afin d'alimenter de nouvelles discussions. Ces échanges très fructueux ont aidé à mettre en évidence les forces et les faiblesses du Plan Wallonie cyclable.

- Ensuite, les participants se sont penchés sur l'analyse de l'état d'avancement des actions, ce qui a éclairé les leviers et les freins de la mise en œuvre du Plan. Un réel apport pour envisager les menaces et les opportunités à venir de la politique cyclable régionale.

- Enfin, une troisième rencontre a généré la formulation de diverses recommandations pour le futur du Plan Wallonie cyclable.

Sur base de ces différents éléments, le bureau Timenco fera des propositions concrètes afin de permettre l'amélioration du Plan Wallonie cyclable, et de proposer une nouvelle version de celui-ci au Gouvernement wallon.



Dirk Dufour

3 questions à Dirk Dufour Expert en politique cyclable pour le bureau d'études Timenco

Quel est le travail d'un bureau d'études pour la mobilité cyclable?

Tout d'abord, inciter à la prise en compte du vélo comme un mode de déplacement à part entière, qui mérite le même niveau de qualité, d'expertise et d'efforts que les autres. Ensuite, accompagner la Région et les communes, les décideurs et les techniciens à développer une approche globale et suffisamment ambitieuse. Il ne suffit plus d'offrir quelques « cadeaux » aux cyclistes actuels, mais de permettre à tous d'utiliser le vélo pour les petits trajets du quotidien. Nous avons aussi tenté d'apporter de l'inspiration par des exemples et des voyages d'études, et de favoriser les échanges par des ateliers.

Que pensez-vous du Plan en lui-même et de sa mise en œuvre?

Le Plan a jeté des bases fortes. D'abord, il a mis en place les structures nécessaires, telles que la Commission Régionale Vélo, le Manager Vélo, la Cellule Wallonie Cyclable, et la désignation de correspondants vélo dans les directions des routes, les TEC etc. Il y a aujourd'hui une véritable dynamique de réseau entre administrations, acteurs et cabinets. Ensuite, le Plan a compris le rôle pivot des autorités locales. C'est à l'échelle locale que se situent les enjeux et les leviers essentiels : en Flandre, 60% des trajets à vélo font moins que 3 km. D'où le choix de concentrer les moyens pour soutenir un nombre restreint de villes et communes. La mise en œuvre a d'abord été une sorte d'exploration, en terrain peu connu, mais petit à petit tout le monde commence à trouver ses repères.

Quel avenir voyez-vous pour le vélo en Wallonie?

Le vélo devient une nécessité. Jusqu'à présent, il a été défendu avec des arguments liés à l'environnement, la santé, l'autonomie des personnes (tous excellents). Mais le vélo est essentiellement un enjeu de la mobilité. Une hausse de la croissance démographique génère plus de déplacements. Et si l'on veut maîtriser la congestion automobile et éviter la saturation des transports collectifs, il faudra tout simplement miser sur le vélo pour les courtes distances, surtout en ville.

10 Communes pilotes

Gembloux, Thomas Verbeeren (CeM)

Dans le cadre de la mise en place de ses actions liées au projet Wallonie cyclable et de son Plan Communal cyclable, la Ville de Gembloux est passée en 2013 à la vitesse supérieure concernant le vélo et plus particulièrement sur son volet stationnement et entretien.

Désormais, l'ensemble des écoles de Gembloux sont équipées d'un abri vélo digne de ce nom, afin de permettre aux futurs enfants détenteurs du Brevet du Cycliste de pouvoir garer leur vélo en toute sécurité. Plusieurs lieux publics tels que le Foyer communal, l'Académie, les crèches du CPAS, etc. bénéficient également de ce type d'infrastructure. Autre nouveauté de cette année 2013: il est possible, dès à présent, pour tout cycliste de la commune de louer un box vélo, pour la modique somme de 64€/an.

*"Gembloux, ville cyclable,
ville durable"*

Suivant la demande, le box pourra être installé sur un terrain public à proximité de l'habitation du demandeur ou de son lieu d'intermodalité (arrêt de bus, train, parking de covoiturage).

Concernant l'entretien et au vu de la croissance du réseau cyclable, le tracteur communal met désormais les bouchées doubles pour nettoyer les différents chemins et sentiers de la commune. Avec des passages qui se sont répétés plus régulièrement en automne de manière à ce que les usagers lents puissent bénéficier d'un cheminement agréable et sécurisé.



6

Avancées 2013

La Louvière, Pascaline Gilson (CeM)

Pour améliorer la pratique du vélo, il faut non seulement de bonnes infrastructures, mais aussi une communication pertinente envers les citoyens. La commune de La Louvière l'a bien compris, puisqu'elle a lancé une collaboration efficace avec un bureau d'études spécialisé en communication cyclable. Outre une approche originale qui consiste à relayer les projets vélo via des citoyens ambassadeurs, la commune diffuse désormais ses informations dans une newsletter spéciale vélo ainsi que via les réseaux sociaux.

Du côté des infrastructures, un aménagement d'une voie verte assure désormais la liaison entre le canal du Centre

et la cité sociale de la Croyère. La commune a aussi installé de nouveaux box vélos à la gare de La Louvière sud, un confort qui a tout de suite séduit les cyclistes navetteurs.

Durant la Semaine de la Mobilité, les citoyens ont pu tester des vélos électriques et pliables, tandis qu'un atelier de réparation vélo et un petit déjeuner étaient offerts au personnel communal. Succès aussi pour l'action «A vélo Mesdames» où une dizaine de demandeuses d'emploi ont suivi une formation dans une ASBL locale afin de se remettre en selle et gagner en autonomie.

*"Un vélo de plus,
c'est une voiture
de moins"*





Le réseau cyclable structurant de Liège avance à grands pas : l'avenue Destenay a été équipée de deux pistes cyclables marquées et d'une traversée en plateau. Ce projet a transformé cette voirie routière en une véritable voirie urbaine, avec la réduction de la circulation à une bande par sens et la création d'une traversée cyclo-piétonne. Pour l'itinéraire Opéra-Amercoeur, les cyclistes peuvent maintenant bénéficier d'un sens unique limité, d'adaptation de feux et de carrefours, de la création de zones avancées pour cyclistes, du marquage de bandes cyclables suggérées et d'une piste cyclable marquée à contresens.

En termes de formation, la réalisation du Brevet du Cycliste se poursuit dans vingt classes. Par ailleurs, via le relais d'associations à finalité sociale, un programme de mise en selle progressive et collective a permis à un public adulte de découvrir l'outil de mobilité et d'émancipation qu'est le vélo.

Au total, ce sont 154 journées complètes de formation qui ont eu lieu en 2013.

Ce fut aussi un grand succès pour le système de location de vélo « Vélocité », dont la flotte sera augmentée de 350 vélos dès 2014. La Ville de Liège a aussi mené une campagne de sensibilisation à la visibilité des cyclistes via un concours d'affiches et la distribution de 500 kits d'éclairage gratuits.

"Liège est en transition vers une nouvelle mobilité, les quais aujourd'hui, le tram demain... Mais dès à présent, à vélo, je dépasse les autos..."

L'année 2013 a vu la concrétisation du projet de placement d'abris vélos au sein de plusieurs pôles importants de Marche-en-Famenne, comme les gares, l'Hôtel de Ville ou encore les centres culturels, sportifs et touristiques de la commune. À noter aussi que les nombreux navetteurs qui s'arrêtent à la gare de Marloie pourront désormais profiter de dix box individuels pour y entreposer leur deux roues. Une belle avancée pour l'intermodalité. La commune a aussi fait l'acquisition cette année d'une mini balayeuse afin de permettre un entretien optimal des liaisons cyclables existantes. D'autres projets vont par ailleurs débiter dès le printemps 2014, notamment la liaison entre Marche et la gare de Marloie.

"Après deux ans de travail, on peut affirmer que le vélo est « en Marche » !"



Du côté de la sensibilisation au vélo, on ne peut que souligner le succès rencontré par la deuxième après-midi de remise en selle des aînés. Cette activité tant appréciée pourrait même devenir régulière en 2014, à raison d'une rencontre par mois. Et si les aînés enfourchent plus volontiers leur vélo, les jeunes habitants de la commune ne sont pas en reste puisque pas moins de 309 élèves de 5ème primaire ont passé avec succès leur Brevet du Cycliste au cours de l'année 2013.

> 10 Communes pilotes

Mouscron, Nathalie Blancke (CeM)

Le point fort de cette année a été la finalisation de la liaison entre Herseaux et le pôle sportif et commercial des «Dauphins». Sur tout le long de ce cheminement de plus de 5 kilomètres, on peut désormais trouver une alternance de pistes cyclables séparées, de pistes cyclables marquées et de zones de mixité.

Les zones problématiques pointées du doigt par les usagers continuent d'être solutionnées par la Ville. L'un de ces points noirs, le passage à niveau d'Herseaux, a été supprimé et remplacé par un aménagement de qualité, agrémenté d'un totem «Mouscron Ville Cyclable». A terme, 24 totems marqueront les entrées de Mouscron et préviendront les automobilistes de l'importance du vélo pour les Mouscronnois.

Bien évidemment, la Ville ne s'est pas focalisée uniquement sur les infrastructures : le stationnement, la formation de jeunes et la communication ont aussi eu la part belle dans les projets de l'année 2013.

Trois nouveaux abris vélos ont été installés afin d'offrir des stationnements sécurisés pour les cyclistes, à différents pôles stratégiques du territoire. Trois classes supplémentaires ont bénéficié de la formation du Brevet du Cycliste et plusieurs actions de communication ponctuelles ont été organisées en collaboration avec la locale du GRACQ et le CSEF (Comité Subrégional pour l'Emploi et la Formation).

"A Mouscron, la mise en œuvre des fiches actions du PCC est sur les rails."



Namur, Catherine Noël (CeM)

En termes d'infrastructures, en plus de la concrétisation des projets 2012 (dont le chantier du Boulevard d'Herbatte, la finalisation des SUL et la réalisation d'une zone 30 à Bomel), la Ville s'attèle à l'étude de ses projets 2013, dont la concrétisation verra le jour en 2014.

Le grand succès en matière de promotion du vélo à Namur reste la prime pour l'aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique : aux 215 primes accordées en 2012, il faut désormais ajouter les 132 demandes de l'année 2013.

Un beau geste de la commune puisque cette prime constitue 15% du prix d'achat total d'un VAE (avec un plafond de 150€).

Une subvention qui avait déjà été mise en place en 2012 et qui a rencontré un vif succès cette année est l'aide accordée aux Comités de Quartier, aux Ecoles, aux Maisons de Jeunes et Maisons de Quartier pour réaliser des projets liés au vélo : placement de stationnements, achat de matériel de sécurité et de réparation, sensibilisation... Ce sont ainsi dix candidatures qui ont pu être acceptées pour cette année.

La Ville compte aussi maintenant une quinzaine d'agents communaux formés au Bike coaching, et totalise plus de 250 gravures effectuées sur des vélos depuis l'acquisition d'un graveur en avril 2013.

"A Namur, le vélo, ça compte!"



"Le vélo, ça roule si tout le monde y va..."

En 2013, des aménagements ont été réalisés sur la rue de Franquénies, afin de permettre d'améliorer la fréquentation de cet axe majeur : une piste cyclable et piétonne a été créée et surélevée dans les deux sens par rapport à la chaussée, tandis qu'une piste cyclable suggérée a été installée entre la Rue Nouvelle et le carrefour du Renivaux. L'aménagement actuel est déjà fortement apprécié, tant par les cyclistes que par les riverains qui voient la vitesse des véhicules réduite dans leur rue.

Côté marquages, la commune d'Ottignies Louvain-la-Neuve avait réalisé en 2012 des premiers tests sur plusieurs voiries. Désormais, ces marquages sont réalisés de manière permanente en thermoplastique et constituent une véritable amélioration de l'image du vélo dans la commune.



L'année 2013 a aussi vu la création de plus de 60 emplacements de parkings libres sur l'espace public. En outre, l'offre en parkings couverts à contrôle d'accès et en parking vélo réservé a également été renforcée à la Maison des Cyclistes de la gare d'Ottignies. C'est aussi le cas à Louvain-la-Neuve avec l'implantation de 27 box placés par la Ville.

A Ottignies, on peut aussi souligner que la politique cyclable est transversale : le service urbanisme est largement impliqué dans le travail de concertation avec les entreprises pour renforcer une mobilité durable, en obligeant notamment la mise en place d'infrastructures cyclables sur la chaussée lors de la réalisation de travaux par les entreprises locales.

La Ville de Tournai s'est lancée depuis quelques années dans la revitalisation de la rive gauche de l'Escaut. Après le réaménagement du quai Notre-Dame et la rénovation du quai des Salines, il manquait un petit tronçon pour assurer la continuité du RAVeL 1 (rive gauche de l'Escaut). C'est maintenant chose faite ! Evidemment, les aménagements ne sont pas aussi luxueux que dans les parties refaites avec des crédits européens, mais ils permettent cependant aux cyclistes et piétons de cheminer en plus grande sécurité.

Le quai des Poissonsceaux ainsi que le quai Taille Pierres ont été mis en sens unique limité afin de libérer de l'espace de circulation pour les cyclistes, mais aussi pour les piétons. Quant au stationnement anarchique sur les trottoirs (notamment le long même de l'Escaut), il a fait l'objet d'une réglementation accrue et des emplacements de stationnement ont été tracés en voi-

rie. Lorsque l'espace le permettait, des pistes cyclables ont été aménagées en trottoirs, tandis que dans les parties les plus étroites, la Ville a tracé des pistes cyclables suggérées.

"A Tournai, le vélo prend sa place!"



> 10 Communes pilotes

Walhain, Brigitte Maroy (CeM)

Cette année le vélo a fait une entrée remarquée à Walhain, au sens propre comme au figuré, puisque désormais la commune est équipée de 7 infrastructures «effet de porte» avec by-pass vélo, permettant de réduire la vitesse des voitures lors de leur entrée dans le village, sans pour autant entraver le trajet du cycliste.

Côté stationnement, la commune n'est pas en reste puisqu'elle a installé 14 stationnements vélos sur son territoire. Ces nouveaux points de parking ont notamment été installés à proximité des différents lieux où il y a une réelle possibilité de développer des points d'intermodalité (des arrêts de bus ou encore des emplacements de parking de covoiturage).

Si vous traversez Walhain, vous pourrez aussi apercevoir l'une des affiches traitant des diverses problématiques liées au vélo, comme la santé ou encore la sécurité. Ces affiches font partie



"En verlan, vélo ça se dit love"

d'une campagne d'affichage dynamique qui vise à sensibiliser durablement les habitants de Walhain à une autre mobilité, plus saine et plus cyclable. Quelques autres panneaux rappellent d'ailleurs désormais aux automobilistes les distances de sécurité à garder lorsqu'on dépasse un cycliste, une petite mise au point qui n'est pourtant pas anodine quand on voit à quelle vitesse roulent certains conducteurs.

Wanze, Dominique Lovens (CeM)

"Il y a deux sortes de cyclistes, ceux qui ont un vélo et qui roulent en voiture et ceux qui ont une voiture et qui roulent à vélo"

Après l'installation d'abris vélos et de stationnements vélos extérieurs sur l'ensemble du territoire, la phase suivante du plan communal cyclable vient de démarrer: il s'agit du marquage des premiers itinéraires du futur réseau cyclable wanzois. Mais au-delà de ces nouveaux itinéraires, les cheminements existants sont toujours entretenus et les marquages anciens, parfois non réglementaires suite à des changements de prescriptions légales, sont remplacés.

Si l'infrastructure est au cœur des développements à Wanze, la commune a aussi mis dignement en avant le vélo lors de nombreuses manifestations: début septembre, le Beau Vélo de RAVeL réunissait près de 3000 participants à

la découverte du territoire cyclable de la région, tandis que l'action « A vélo au boulot » a permis de sensibiliser les travailleurs communaux à effectuer plus de déplacements domicile-travail à vélo lors de la Semaine de la Mobilité.

Enfin, environ 120 enfants inscrits en 5ème primaire dans les écoles communales ont réalisé avec succès une initiation à la conduite vélo, une activité encadrée notamment par les services de police et de gardien de la paix, mais aussi par le GRACQ et divers services communaux.



Mise en réseau



Frédéric Baland

3 questions à Frédéric Baland

Monsieur Vélo à la Ville de La Louvière

En 2013, La Louvière a choisi de faire appel à un bureau d'études spécialisé en mobilité durable (Traject), pour l'aider à concevoir son plan de communication. Un pari osé pour cette commune pilote, mais qui porte déjà ses fruits et sera renouvelé en 2014.

Pourquoi avoir choisi de faire appel à un bureau d'études ?

Il nous a semblé difficile de relever le défi culturel énorme de (re)mise en selle sans se faire conseiller. Nous voulions pouvoir associer au mieux les habitants, les entreprises et l'administration à la politique cyclable de la commune, mais aussi acquérir une vision sur le long terme en matière de communication et de sensibilisation. C'était donc nécessaire de faire appel à quelqu'un d'extérieur qui puisse nous conseiller et nous orienter afin de favoriser la pratique du vélo à La Louvière. Il faut dire qu'en tant que service mobilité, nous manquons de temps et d'expertise pour communiquer correctement.

Qu'avez-vous accompli en 2013 dans ce domaine ?

La première mission a été de créer un groupe de travail qui puisse rassembler les forces vives participant au développement de notre politique cyclable. De cette manière, nous nous assurons que les actions vélos ne soient pas portées uniquement par un seul service à la Ville mais par plusieurs. Une visite de ville cyclable a notamment été organisée pour fédérer ce groupe et lui donner de l'inspiration. Ensuite, nous avons réalisé une enquête auprès de 500 citoyens, ce qui nous a permis de connaître les usages et les perceptions du vélo à La Louvière. Parallèlement, nous avons mis en place un groupe d'ambassadeurs vélo qui sont informés de nos actions (via une newsletter spéciale « vélo ») et qui peuvent les diffuser auprès de nos citoyens. Ces différentes étapes du projet nous ont permis d'élaborer un plan de communication vélo pour l'année 2014, ainsi qu'un baromètre vélo 2013.

Quels sont les projets de La Louvière pour les années à venir ?

Nous envisageons la création d'une carte cyclable qui va mettre en avant les nouvelles infrastructures de la Ville, mais aussi de mener des campagnes de sensibilisation bien ciblées (contre le vol de vélo, l'éclairage...). La priorité est aussi de renforcer nos moyens pour communiquer avec le citoyen : alimenter le site web de la Ville, rechercher de nouveaux ambassadeurs vélo, etc. Il y a du pain sur la planche mais nous sommes bien encadrés.

Inscription à la newsletter : communication@lalouviere.be

Evaluation des communes pilotes

Une des actions du Plan Wallonie cyclable consiste en la sélection et l'encadrement de 10 communes pilotes. Dans la convention qui les lie à la Wallonie, il est prévu que les communes effectuent une évaluation de la mise en œuvre de leur Plan Communal cyclable pour la fin 2013.

Et si les communes doivent fournir ce travail, l'administration doit quant à elle donner des indications pour l'élaboration de ce rapport d'évaluation, avant de compiler toutes les informations qu'elle recevra dans un rapport final. Celui-ci permettra de mesurer les réalisations des « communes pilotes Wallonie cyclable » après maintenant deux ans d'existence.

Afin de pouvoir répondre à tous ces engagements, et aussi d'apporter à chaque commune le soutien nécessaire à la réalisation d'un tel rapport, le SPW a passé un marché public remporté par l'association momentanée du bureau d'études Timenco et de l'asbl Pro Velo.

Ces deux acteurs ont déjà fourni aux communes pilotes un canevas de rapport d'évaluation, et se sont rendus dans chacune des communes concernées afin d'animer une réunion avec un groupe de travail communal.

Des décideurs politiques, des techniciens et des cyclistes participaient à ces réunions, qui ont eu pour but de finaliser le rapport d'évaluation préalablement complété par la commune tout en permettant des échanges de points de vue.

Après avoir obtenu le retour des 10 communes pilotes, il convenait alors de recueillir les avis des différents acteurs concernés par le projet au niveau régional : plusieurs réunions ont donc eu lieu fin 2013, avec des échanges très instructifs.

Le prestataire de service, nourri de toutes ces informations et évaluation, doit maintenant transmettre courant 2014 un rapport final sur le projet même des « communes pilotes Wallonie cyclable ». De quoi pouvoir faire ressortir les points forts et les problématiques de la politique cyclable locale qui est menée dans chacune de ces communes, et améliorer ainsi la mobilité cyclable sur le territoire wallon.

En bref

Le réseau des communes pilotes en pleine expansion

Bien souvent, le conseiller en mobilité d'une commune pilote se sent isolé lorsqu'il réalise ses projets ou élabore des réflexions sur la politique cyclable à mettre en place sur son territoire. C'est pourquoi l'équipe du Plan Wallonie cyclable du SPW tente de mettre en réseau ces différents acteurs de la mobilité, lors de rencontres qui ont lieu tout au long de l'année.

Ce fut le cas en 2013 lors d'un workshop d'échange où chaque commune pilote était appelée à présenter ses avancées depuis le lancement du Plan Wallonie cyclable.



Quelques élus locaux avaient même fait le choix de venir écouter ces différentes présentations, une belle manière de montrer que la volonté politique en faveur du vélo est une réalité de terrain.



Observatoire informatisé du vélo

Pouvoir suivre l'évolution du nombre de cyclistes est essentiel, et les communes pilotes se sont donc engagées à effectuer périodiquement des comptages. Afin de faciliter l'encodage des résultats et leur traitement, tout en permettant une consolidation des données au niveau régional, un outil informatisé a été développé.

Sept communes wallonnes se sont prêtées au jeu et ont effectué des comptages selon une méthode bien définie, dépendant du type d'information à récolter sur l'ensemble de la commune.

Les comptages cyclistes

Ces comptages se font de manière visuelle le matin à l'heure de pointe, en mai et en septembre, durant une à deux heures. Les lieux de comptage sont déterminés en collaboration avec l'asbl Pro Velo : le choix se porte sur des points de passage obligés des cyclistes, comme des axes structurants existants ou même futurs, ce qui permet d'analyser l'évolution après l'installation d'un aménagement. Le comptage peut se faire en section ou en carrefour, ce dernier ayant l'avantage d'analyser quatre flux de cyclistes.

Les comptages de stationnement

Ces comptages ont lieu une fois par an en journée, pendant les périodes scolaires. Ils n'ont pas encore pu être intégrés à la base de données de l'Observatoire informatisé du vélo, mais certaines communes ont déjà le réflexe d'en effectuer un par elles-mêmes. Le comptage est réalisé sur un stationnement vélo qui se trouve à un lieu d'intermodalité (une gare de train, un arrêt de bus ou de tram par exemple) ou sur un lieu susceptible d'être représentatif d'un besoin en stationnement (une université, un centre commercial...).

Chacun de ces comptages va permettre d'évaluer l'impact de la politique cyclable qui est menée actuellement par la commune et la Région, de renforcer la participation d'une communauté de cyclistes dans ce processus d'évaluation et de communiquer vers les citoyens à propos de la pratique du vélo en général.

Namur : Prise en compte du vélo par l'urbanisme

Dans le cadre de la mise en œuvre de projets immobiliers, la Ville de Namur encourage et développe les approches qui visent à promouvoir les déplacements à pied et à vélo.

Diverses actions sont prises par la Ville pour renforcer ces démarches.

Intégrer le stationnement vélo au cœur des opérations

En attendant la réalisation d'un guide d'urbanisme, les services aménagement du territoire, urbanisme et mobilité de Namur ont élaboré une ligne directrice commune sur des recommandations en matière de stationnement vélo.



- Pour les bureaux et les commerces : mettre à disposition des visiteurs et travailleurs un parking vélos.

- Pour les projets de logements :

prévoir le stationnement pour les utilisateurs de bicyclettes (idéalement en comptant un vélo par chambre).

- Préciser les conditions techniques concernant les dimensions et l'accès.

- Prendre en compte la localisation des projets urbains tout en considérant la probabilité que ces projets en question puissent grandir et prendre de l'ampleur.

Autoriser l'urbanisation de nouveaux projets sous certaines conditions

Avec l'aide de la Ville de Namur, de nombreux promoteurs ont mis en place des opérations exemplaires dans le domaine de l'infrastructure cyclable.

- Boulevard Cauchy : Attenant au nouveau bâtiment des archives de l'Etat, la société en charge des travaux et un bureau voisin assurent l'aménagement d'un tronçon de RAVeL urbain.



- Avenue des Croix du Feu : Un important immeuble rassemblant des appartements d'étudiants participe activement à la mise en œuvre de l'axe cyclable du RAVeL urbain, en installant notamment son bâtiment en recul par rapport à l'alignement de la route. La société responsable des travaux se garde de cette manière la possibilité d'élargir le cheminement cyclo-piéton.

- Avenue Prince de Liège à Jambes : La réaffectation d'un site industriel assurera le maintien d'une connexion directe entre le halage et la voirie régionale.

Défendre les projets des partenaires industriels

Toujours réactif, le Collège communal de Namur a introduit un recours contre une décision de refus de permis : celui-ci concernait la réalisation d'un cheminement en asphalte à l'écluse de la Plante. La Ville a eu gain de cause et le permis a finalement été octroyé. Le chantier transformera cette portion de RAVeL sur la rive gauche de la Meuse afin que les cyclistes puissent circuler plus confortablement.

Infrastructures

Les schémas directeurs cyclables des directions territoriales : *Une actualisation*

Entre 2000 et 2006, les directions territoriales ont élaboré des schémas directeurs cyclables, avec l'aide de trois bureaux d'études. Les objectifs à atteindre étaient différents d'une direction à l'autre, et les méthodologies utilisées le furent donc également. Néanmoins, un bilan peut déjà être posé, puisque les données ne sont pas équivalentes sur l'ensemble du territoire, il n'y a donc pas de cohérence entre les diverses directions territoriales. Par conséquent, les documents réalisés n'ont été que trop peu exploités, et n'ont donc, pas pu évoluer correctement.

Or ces documents existent, et il semblait intéressant de les remettre à l'honneur pour en faire profiter l'ensemble des usagers. C'est pour cette raison que le Plan Wallonie cyclable, via une de ses actions, a permis de mettre à jour ces schémas directeurs cyclables.

Une vue d'ensemble de la «cyclabilité» de la Wallonie

La première chose fut de regarder ce qui existait dans ces schémas pour ensuite tenter d'en sortir les éléments intéressants et surtout de trouver une équivalence au sein des 7 directions territoriales. De cette première analyse, 152 itinéraires ont pu être identifiés dont certains sont déjà réalisés, tandis que d'autres restent encore à l'état de projet.

Afin de réaliser une évaluation proprement dite, la Wallonie a décidé de lancer un marché de service en juin 2013 qui fut remporté par l'ICEDD (Institut de Conseil et d'Etudes en Développement Durable). Cette évaluation doit permettre d'uniformiser l'ensemble des données des schémas directeurs cyclables des sept directions territoriales. Son objectif est de mettre à jour les itinéraires à haut potentiel de ces schémas afin d'avoir une vue d'ensemble sur la «cyclabilité» de la Wallonie.

Une méthodologie en deux phases

La première phase de diagnostic a permis notamment de mettre en lumière les manquements sur certaines parties du territoire. La seconde phase fut plus stratégique: Chaque correspondant cyclable des sept directions a pu s'approprier l'outil et en dégager les points forts et les points faibles pour son territoire et ce, en appliquant une méthodologie commune à l'ensemble des directions. Ce document a ensuite été analysé et amendé par les cyclistes quotidiens représentés par le GRACQ.

Enfin, l'étape ultime est de ne plus avoir qu'un seul schéma pour l'ensemble de la Wallonie et de le mettre en ligne dès mai 2014, afin que les gestionnaires puissent le faire évoluer et l'actualiser. Ce document est destiné aux gestionnaires de voiries et non au grand public. Il s'agit d'un outil d'aide à la décision qui est censé évoluer en fonction des besoins et des attentes des usagers.



Des guides méthodologiques pour des aménagements de qualité

La publication de guides méthodologiques pour la réalisation des aménagements cyclables est essentielle à la mise en œuvre d'une politique cyclable. Il s'agit de guides de recommandations pratiques, destinés principalement aux gestionnaires de voiries (communales et régionales), ainsi qu'aux auteurs de projets. Ils ont été réalisés en collaboration avec l'IBSR et sont téléchargeables sur le site des pouvoirs locaux.

Quel aménagement choisir ?

Généralement, la première question que se pose un gestionnaire de voiries lors d'un aménagement cyclable est : « faut-il intégrer ou non le cycliste à la circulation générale ? ». Ce guide permettra donc de répondre à cette question, et de prendre la mesure afin de réaliser un aménagement de voirie adapté à tous en fonction du contexte.

Pistes cyclables marquées

L'espace compris entre deux lignes blanches discontinues n'ayant pas la largeur d'une bande de circulation constitue une piste cyclable marquée. La piste cyclable marquée ne faisant pas partie de la chaussée, le gestionnaire de voiries qui opte pour un tel aménagement extrait partiellement le cycliste du trafic. Comme l'usage de la piste cyclable est obligatoire dans notre pays, le gestionnaire a le devoir de l'aménager de façon adéquate, c'est-à-dire de manière à ce que le cycliste y soit le plus en sécurité.

Bandes cyclables suggérées

Voici un guide qui va vous éclairer dans le cas où la largeur disponible ne permet pas la création d'une piste cyclable, et où le gestionnaire de voiries peut donc opter pour le marquage d'une bande cyclable suggérée. Cet aménagement est généralement envisagé si la vitesse des véhicules est réduite et si la densité de la circulation est faible.

Les sites partagés bus-vélo

Des mesures de priorité simultanées en faveur des bus et des cyclistes sont-elles compatibles ? Ce guide permet de voir que très souvent, c'est le cas.

Les transports publics et les cyclistes ont généralement des intérêts convergents, d'autant plus que de nombreux cyclistes sont également des utilisateurs des transports publics. Ces deux modes plutôt complémentaires ont intérêt à s'associer pour obtenir davantage d'espace.



Les voies centrales banalisées

Nombre de communes wallonnes se sont interrogées quant à l'opportunité de mettre en place ce type de marquage. Afin d'apporter une réponse objective, l'IBSR a été mandaté par la Wallonie pour évaluer la pertinence et, le cas échéant, les conditions d'une utilisation appropriée de cette mesure. Toutes les informations relatives aux voies centrales banalisées sont réunies dans cette fiche technique très complète.



Publication sur le marquage et la signalisation dans les contresens cyclables

Cette brochure est une adaptation d'un travail réalisé par l'IBSR pour la Région de Bruxelles-Capitale. L'enjeu des sens uniques limités étant tout aussi important en Wallonie, ce travail est désormais à disposition des communes wallonnes.

Guide de bonnes pratiques pour les aménagements cyclables

Le manuel que nous vous proposons de découvrir est une compilation des bonnes pratiques en termes d'aménagement cyclable. Composé de deux livrets théoriques, eux-mêmes complétés par des fiches techniques, ce manuel permet à toute personne chargée de l'aménagement des espaces publics de favoriser une intégration toujours plus grande des cyclistes dans la circulation.

Il permet aussi d'augmenter l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens. Et même s'il propose une lecture pratique et simple des aménagements cyclables, ce nouveau guide n'a pas la prétention d'être exhaustif puisqu'il offre également de multiples références permettant à son lecteur d'approfondir le sujet. Intéressé ? Téléchargez ce guide sur notre site mobilité.wallonie.be (Rubrique: Centre de documentation, Publications de la planification de la mobilité).

En bref

Une CeMathèque dédiée au vélo

Des initiatives existent afin de développer l'usage du vélo dans le cadre de déplacements utilitaires (travail, école, courses, services...). De nombreuses collectivités mettent en place des mesures diverses, de nature à encourager et à favoriser l'utilisation du vélo sur leur territoire. La question se pose toutefois, en permanence, de savoir quelle action privilégier, comment coordonner cette action avec telle autre, pour avancer de manière cohérente.

Profitant des expériences menées dans ce contexte et s'inscrivant en parfaite cohérence avec la politique qui encadre ces différentes actions, cette CeMathèque a pour objectif de contribuer à la qualité et à l'opérationnalité des initiatives en la matière. Une méthodologie de travail est proposée, s'appuyant sur diverses références utiles.

Intéressé ? Téléchargez cette CeMathèque sur notre site mobilité.wallonie.be (Rubrique: Centre de documentation, CeMathèque).

Un outil pour signaler les problèmes

L'une des actions du Plan Wallonie cyclable consiste à mener des expériences pilotes de signalement des problèmes cyclables par les usagers. Un site internet peut désormais répondre à cette demande des cyclistes et leur permettre d'attirer l'attention de leur commune sur les petits problèmes qu'ils rencontrent au quotidien.

Au cœur de ce projet se trouve une initiative du GRACQ (asbl des cyclistes quotidiens) qui avait réalisé il y a quelques temps un programme de signalement des problèmes rencontrés par les cyclistes. Afin de pouvoir adapter ce prototype tout en permettant à des communes et à des signaleurs de le tester, la Wallonie a accordé une subvention au GRACQ, qui a tout de suite accepté de relever cet ambitieux projet.

Namur, Mons, Walhain et Tournai se sont portés volontaires pour jouer les cobayes sur ce programme, de même que quelques bénévoles du GRACQ. Ces derniers avaient auparavant reçu une formation à ce sujet, de manière à ce que leurs avis soient les plus pertinents possibles.

Au fur et à mesure des tests et des remarques, le prototype a pu être affiné afin de mieux définir les catégories et sous catégories de problèmes. La procédure elle-même a été modifiée en fonction des critiques émises par l'administration et les communes. L'outil final permet donc désormais le signalement des « petits problèmes » rencontrés par le citoyen à vélo.



www.uello.be

Se promener sans carte? Oui, grâce au réseau cyclable à points-nœuds

Les Pays-Bas, la Flandre, plusieurs Länder allemands, les Cantons de l'Est en Wallonie, se sont dotés depuis de nombreuses années de réseaux cyclables à points-nœuds. Le Gouvernement wallon a décidé que, sous l'impulsion des opérateurs touristiques qui le souhaitent, ce système s'étendrait aussi dorénavant sur l'ensemble de la Wallonie.



Dans certains territoires comme dans le Pays-de-Famenné ou en Wallonie-Picarde, nous trouverons donc des carrefours numérotés faisant référence à ce maillage bien particulier, ce réseau de points-nœuds, constitué de mailles faisant 5 à 8 km de long, soit une juxtaposition de boucles de base de 15 à 25 km de longueur. La mise en place d'un réseau à points-nœuds, qui comporte un balisage adapté, devrait concerner au minimum 300 km de voiries.

L'utilisateur définit lui-même son parcours en fonction de l'itinéraire qu'il souhaite parcourir, en boucle ou en ligne, en notant la succession des numéros qu'il doit suivre. Il s'agit donc d'un réseau à consommer « à la carte » contrairement à des itinéraires cyclables prédéfinis, tels que les itinéraires cyclables de longue distance ou les boucles à thèmes que l'on pourrait comparer à des « menus » préétablis.

Evaluer les aménagements cyclables à l'aide d'un vélo

Fruit d'une collaboration entre le Fietzersbond et l'Université catholique de Leuven (KUL), le vélo mesureur est un outil de travail inédit qui sera bientôt utilisé sur les routes de Wallonie. Après avoir été utilisé en Flandre et à Bruxelles, ce sera évidemment dans les communes pilotes Wallonie cyclable qu'il sera préalablement testé.



Depuis le début de l'année 2014, un agent du Service Public de Wallonie se consacre entièrement à l'utilisation de ce vélo mesureur et sillonne les communes de Wallonie afin d'évaluer la qualité, le confort et la sécurité des aménagements cyclables sur voiries communales et régionales.

Différentes caractéristiques de la route seront encodées au fur et à mesure du parcours que suivra le technicien : la largeur disponible, le type de chaussée parcouru, le type de revêtement, les problèmes de sécurité rencontrés, la présence d'éclairage... Tous les aspects ainsi relevés par l'agent sont inscrits dans le programme via une tablette numérique placée à l'avant du vélo. Un enregistrement audio permet d'ajouter diverses données à posteriori, tandis que les vibrations sont mesurées grâce à un dispositif installé sur une roue supplémentaire arrimée à l'arrière du vélo, ce qui évalue le confort de roulement.

A partir des différentes données enregistrées, le programme attribuera un score de confort et un score de sécurité linéaire à l'itinéraire cyclable analysé. Une grille d'évaluation comparera ensuite les résultats.

Toujours en quête d'amélioration, le SPW, l'IBSR et le Fietzersbond travaillent à la création d'une nouvelle grille d'évaluation des parcours en trafic mixte. Un tel outil n'existait pas pour la Flandre ni pour Bruxelles, mais s'est révélé nécessaire pour la Wallonie car de nombreux aménagements en faveur des cyclistes sont réalisés sur base de la mixité du trafic. De nouveaux éléments entreront dans l'attribution du score comme la vitesse réellement pratiquée et la densité de la route, ce qui enrichira le résultat final.

Vélotourisme : des itinéraires régionaux de longue distance

Ces itinéraires s'adressent à des cyclistes « tout-chemin », éventuellement chargés et pouvant voyager seul ou en famille, avec la ferme volonté de découvrir tous les attraits touristiques que recèle notre belle région.

Les itinéraires de longue distance sont d'intérêt régional, national ou international, et sont avant tout destinés à des touristes itinérants, qui souhaitent voyager plusieurs jours à vélo. Les distances parcourues peuvent atteindre des centaines, voire des milliers de kilomètres. Ils sont communément appelés « véloroutes ».

Le choix d'un itinéraire vélotouristique doit reposer sur trois critères de base d'égale importance qui sont la sécurité, l'attractivité et la convivialité. A cela s'ajoutent les caractéristiques liées à la pente et au confort du revêtement, des critères qui, bien qu'optionnels, sont également déterminants si l'itinéraire est destiné à un public familial.

Il est possible d'améliorer la qualité de l'itinéraire par des aménagements ou des modifications du tracé. Ainsi l'amélioration de l'attractivité d'un itinéraire, c'est-à-dire sa valeur paysagère, touristique et culturelle, peut se faire par la réalisation d'ouvertures dans le paysage (coupes, défrichements), et par des passages à travers un village, par exemple.

Ceci pourrait concerner certains tronçons du RAVeL ayant un potentiel important car traversant des paysages ouverts et variés dont la vue est bouchée par des haies arborées. Le cas échéant, ces travaux devront se faire dans le respect de la préservation de la biodiversité.

Eurovelo et la Meuse à Vélo

Les itinéraires EuroVelo n°3 et n°5 qui traversent la Région wallonne viendront se greffer sur les itinéraires régionaux, mais ils feront l'objet d'un balisage spécifique afin que les cyclistes internationaux puissent eux aussi trouver rapidement leur chemin dans nos contrées. La Wallonie poursuit actuellement



des partenariats avec la France et les Pays-Bas afin de valoriser un itinéraire vélotouristique depuis la source de la Meuse, jusqu'à son embouchure.

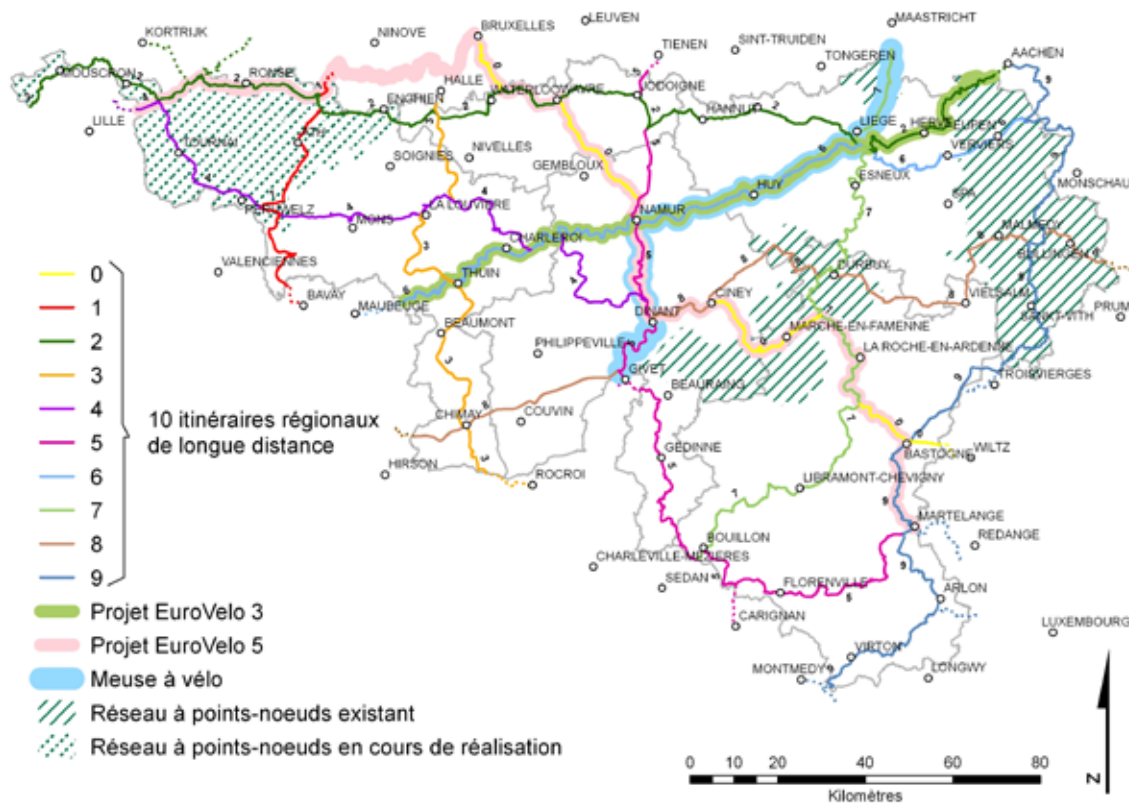


Itinéraires régionaux à 1 chiffre

En vue de développer le vélotourisme, le groupe de travail « Promotion du RAVeL et vélotourisme » de la Commission régionale vélo a proposé une carte identifiant dix itinéraires potentiels de longue distance couvrant la Wallonie. Le choix des itinéraires numérotés de 0 à 9 s'est fait de façon à obtenir un maillage structurant et équilibré sur l'ensemble du territoire. Ces dix itinéraires ont été composés essentiellement sur base du RAVeL et du Schéma directeur cyclable pour la Wallonie. Ils profitent également de l'existence des itinéraires de longue distance conçus par l'asbl Rando-Vélo. A terme, l'objectif sera de signaler ces dix itinéraires en collaboration avec les opérateurs touristiques.

Itinéraires régionaux à 2 chiffres

Ces itinéraires à 1 chiffre seront ultérieurement complétés par des itinéraires de moyenne distance (à 2 chiffres) qui seront utiles pour relier des itinéraires régionaux entre eux, permettre de réaliser des boucles de quelques jours et de relier des points touristiques supplémentaires.



Nouvelle signalisation directionnelle pour les itinéraires cyclables



Changements pour les panneaux de signalisation directionnelle d'itinéraires cyclables: modernisation du logo vélo sur fond vert

De nouveaux panneaux de signalisation directionnelle vélo ont été adoptés par le Gouvernement wallon, ils remplaceront progressivement les panneaux bleus par de nouvelles indications sur fond vert. Ils concerneront tout itinéraire identifié comme adapté au cycliste :

- lui permettant d'atteindre une localité, un quartier ou un « lieu de vie » (transports publics, services, sites d'intérêt culturel, sportif ou touristique) ;
- ou lui permettant de traverser en tout ou partie d'une commune, un ensemble de communes ou la Région ;
- utilisable pour les déplacements utilitaires, de loisir ou de tourisme.

Le RAVeL fait peau neuve :

De toutes nouvelles cartes !

Les nouvelles éditions des cartes RAVeL sont sorties. Il s'agit de cartes papier, reprenant chacune une province de la Wallonie et représentant non seulement le RAVeL de la région mais également les pré-RAVeL et autres voies vertes.

Les formulaires pour obtenir ces cartes se trouvent sur le site internet « ravel.wallonie.be ». Vous y trouverez également la carte interactive à l'échelle de la Wallonie qui vous permettra de rester informé des nouveautés et des travaux en cours.

Les nouveaux aménagements du RAVeL

Telle une araignée qui tisse lentement sa toile, le Réseau Autonome des Voies Lentes s'étend petit à petit sur toute la Wallonie. Une fierté pour notre région, qu'on nous envie à l'étranger!

Les travaux RAVeL finalisés en 2013

La Ligne 98 – Cuesmes – Quiévrain: désormais, la réalisation des 4.5 km manquant entre Flénu et Warquignies vont permettre de faciliter les déplacements au quotidien au sein de ce territoire fortement urbanisé.

Le RAVeL de la Ligne 422 – Péronnes – Battignies: ce tronçon de RAVeL, aménagé par la Direction des Routes de Charleroi du Service Public de Wallonie, est opérationnel. Il s'inscrit dans le projet de liaison cyclopédestre entre La Louvière et le RAVeL de la Ligne 108 à Binche.

Le RAVeL de la Ligne 156 entre Chimay et la Frontière française à Momignies a été aménagé sur 14 km. Il passe par les villages de Villers-la-Tour et Saint Remy. A Chimay, il est directement connecté au RAVeL de la Ligne 109/2 qui permet de rejoindre La Sambre à Thuin ainsi que le RAVeL des Lacs de l'Eau d'Heure via Froidchapelle.



Le dernier tronçon du RAVeL de la Ligne 48, environ 20 km entre Küchelsheid et Waimes, est totalement opérationnel depuis cet automne.





François Leruth

3 questions à François Leruth

Attaché géographe au Service public de Wallonie

Quel est votre rôle au sein du Plan Wallonie cyclable ?

J'interviens à plusieurs niveaux étroitement liés, puisque j'assure la coordination du développement du RAVeL en Wallonie. Je m'assure notamment que les aménagements du RAVeL répondent à ce qu'attendent les Communes pilotes Wallonie cyclable, et inversement, je veille à ce que les projets d'infrastructures des Communes pilotes s'intègrent au mieux au sein du RAVeL. Je préside aussi le groupe de travail « Promotion du RAVeL et vélotourisme » au sein de la Commission régionale vélo.

Que pensez-vous des avancées en matière de vélotourisme réalisées cette année ?

Avec le RAVeL, la Wallonie possède un réseau de voies lentes en site propre qui constitue un potentiel inestimable pour le développement du vélotourisme. Les efforts réalisés dernièrement en termes d'aménagement et de signalement sont conséquents. Par ailleurs, les lignes directrices, fondements du vélotourisme en Wallonie, ont été définies et approuvées par la Commission régionale vélo. Les fondations sont prêtes, et les acteurs touristiques disposent donc de toutes les cartes en main pour mettre en œuvre de nouveaux projets touristiques.

Comment voyez-vous l'avenir du vélo en Wallonie ?

En termes de mobilité quotidienne, il faut poursuivre l'aménagement d'infrastructures cyclables de qualité, ainsi que l'amélioration et la sécurisation des infrastructures existantes. Il s'agit d'un passage obligé si la Wallonie veut augmenter la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens. Certains signes sont déjà perceptibles grâce à l'effort fourni au sein des Communes pilotes, mais aussi grâce aux campagnes liées au Brevet du Cycliste et à « Tous vélo-actifs ». Pour ce qui concerne le loisir et le vélotourisme, si les acteurs politiques au plus haut niveau prennent conscience du potentiel et des retombées économiques qui pourraient être générées, je promets un grand avenir à la Wallonie dans ce domaine.





Chemins du Rail

Afin de répondre aux missions qu'elle s'est donnée, l'asbl « Chemins du Rail » contribue à toute action visant la cohérence des choix régionaux, provinciaux et locaux relatifs aux voies vertes.

L'asbl participe au groupe de travail « vélotourisme et promotion du RAVeL » de la Commission régionale vélo, et collabore aussi à la cohérence du réseau cyclable régional par des propositions concernant l'aménagement de la signalisation directionnelle, la réalisation du réseau à points-nœuds et la recherche et l'identification d'itinéraires « longue distance ».

Chemins du Rail offre une assistance technique et délivre des recommandations au SPW, aux provinces, aux pouvoirs locaux et à toute institution en matière d'étude de faisabilité d'aménagement de ligne, mais aussi de mise en place d'une signalisation directionnelle provisoire pour liaisons courtes entre deux tronçons RAVeL.

Sensible au développement du réseau cyclable, Chemins du Rail émet des propositions pour la création et le développement d'un maillage continu du réseau des voies lentes. Des opérations de comptages quantitatifs et qualitatifs sont aussi menées à différents endroits du RAVeL durant la période estivale.

Chemins du Rail promeut aussi le RAVeL par son site internet « www.cheminsdurail.be » via un inventaire actualisé des données des différentes voies lentes et de l'accès de la gare au RAVeL afin de favoriser au mieux l'intermodalité. Cette année, l'asbl a aussi réalisé un dictionnaire du patrimoine ferroviaire et participe à de nombreux événements permettant une valorisation touristique et économique du réseau.

Vélotourisme : quelques recommandations

Divers documents de recommandations et lignes directrices en vue de développer le vélotourisme en Wallonie ont été réalisés par la Commission régionale vélo et sont disponibles sur le site du RAVeL (www.ravel.wallonie.be). Ces documents abordent les thèmes suivants :

- Définition du réseau d'itinéraires cyclables à vocation touristique en Wallonie et critères de sélection d'un itinéraire cyclable touristique.
- Aires de repos sur les itinéraires cyclables de longue distance.
- Développement d'un label pour hébergements et services accueillants pour les touristes à vélo : Bienvenue à Vélo.
- Supports cartographiques pour la promotion du vélotourisme.
- Revêtements no indurés pour itinéraires cyclables.



Intermodalité

Quoi de neuf dans le groupe de travail Intermodalité?

Membre actif de la Commission régionale vélo, le groupe de travail qui s'occupe du développement de l'intermodalité a mis en place divers nouveaux projets, dont la finalisation d'une méthodologie.

Elle permet de déterminer la pertinence d'installer du stationnement vélo à un arrêt de bus particulier. Plusieurs critères sont utilisés:

- Une offre de transport suffisante pour desservir un arrêt (type de ligne et nombre de départs de bus par jour, tous sens confondus).
- L'environnement de l'arrêt de bus, c'est-à-dire le nombre d'habitants dans un rayon de 3km.

- Le dénivelé des itinéraires cyclables menant à cet arrêt dans un rayon de 3 km.

- Une zone d'attente prévue pour les voyageurs et impact du contrôle social à l'arrêt.

Tous ces critères représentent un nombre de points qui permettent d'estimer s'il est pertinent ou non d'équiper l'arrêt de bus. Il s'agit d'identifier les arrêts où l'accès en vélo est le plus sécurisé.

Identifier, renforcer et prioriser les cheminements cyclables

Une étude pour favoriser l'intermodalité bus-vélo

Fin 2012, une demande a été faite afin d'identifier un terreau propice pour une nouvelle expérience d'intermodalité vélo-bus express (après celle qui avait été menée sur la ligne n°56). Une région favorable à ce type d'innovation a été identifiée, et cinq communes actives en matière de mobilité douce ont été contactées: Eghezée, Ramillies, Perwez, Incourt et Jodoigne.

Grâce à cette nouvelle étude, le groupe TEC et le Service public de Wallonie disposent désormais d'une ligne de conduite éprouvée et surtout transposable à d'autres communes pour identifier, renforcer et prioriser les cheminements cyclables, notamment vers les arrêts de bus pertinents. Couplée à la future possibilité de subventionner à 80% les stationnements cyclables aux arrêts de bus, cette méthodologie aura une réelle plus value pour l'ensemble des communes de Wallonie.

Partage de l'espace public : pourquoi ouvrir les sites bus aux cyclistes ?

Développer une politique de mobilité durable qui améliore la vie en ville passe par un rééquilibrage de l'espace public au profit des piétons, des cyclistes et du transport public. Cependant, créer à la fois des pistes cyclables et des bandes bus n'est pas toujours possible au vu des largeurs de voiries. Ainsi, certaines bandes bus peuvent désormais être partagées entre cyclistes et autobus.

Une bande bus permet au transport public de remonter les files et de gagner en régularité. Son atout n'est pas tant d'offrir de la vitesse mais une régularité de parcours. La présence d'un cycliste sur certains tronçons n'est dès lors pas nécessairement contraignante.

Du point de vue des cyclistes, pouvoir prendre les bandes bus apporte davantage de sécurité qu'être mélangés à la circulation et être coincé entre le bus et les automobiles, surtout sur les tronçons où le trafic est important.

A Liège, divers endroits de la Ville ont vu des bandes bus s'ouvrir aux cyclistes. Attention cependant: seules les bandes bus qui sont signalées avec le logo vélo sont accessibles aux cyclistes. Elles ont été identifiées sur base de leur intérêt et de l'absence de danger ou de contraintes pour les uns et les autres. Ainsi, sur les 21 km de sites bus, 7 sont désormais accessibles aux cyclistes.



Simon Collet

3 questions à Simon Collet

Service exploitation du TEC Namur-Luxembourg

Pourquoi avoir choisi de participer au groupe de travail « intermodalité » ?

Il était vraiment important de pouvoir réunir tous les acteurs qui sont concernés par la problématique de l'intermodalité, dont évidemment le groupe TEC. Mon atout dans ce groupe est d'être spécialisé dans la conception et l'adaptation de l'offre de transport ; je suis également habitué à traiter des questions dont celle de la pertinence de placer des abris vélo à un lieu plutôt qu'à un autre.

Quels sont les projets qui ont été développés en 2013 ?

Nous avons réalisé un outil d'aide à la décision pour l'équipement en infrastructure cyclable des arrêts de bus. Il a fallu déterminer avec précision les critères de sélection de cet outil : le potentiel de l'arrêt en question, le niveau d'offre de transport, le type de stationnement qu'il serait plus pertinent de mettre en place... Nous avons maintenant une méthode simple d'utilisation et très complète dont les communes peuvent disposer.

Quel avenir voyez-vous pour le vélo en Wallonie ?

Même si l'on voit que le vélo a un réel potentiel, il faut maintenant se concentrer sur les zones où ce potentiel a le plus de sens, sinon on risque de s'épuiser dans des projets moins porteurs comme, par exemple, en construisant des sites propres le long des nationales à quatre bandes. Il faut se concentrer sur les premiers chaînons, comme les quartiers périurbains ou les pourtours de villages qui ont un pôle d'activité important...

Je pense qu'il est aussi primordial d'aider les gestionnaires de voiries de la Région en identifiant les priorités à mettre en place quand on travaille sur les aménagements cyclables : il est souvent possible de privilégier des itinéraires cyclables sur des routes locales mais les traversées de routes de transit sont un point de passage obligé. Elles restent véritablement un problème et constituent l'essentiel des points noirs pour le cycliste. L'idéal serait de pouvoir créer un canevas type pour que chaque gestionnaire solutionne les problèmes qui sont identiques en une seule fois plutôt que de devoir travailler au cas par cas.

En bref

La SNCB monte dans le train de la commission régionale vélo

Depuis son commencement, le Plan Wallonie cyclable analyse et échange sur les questions d'intermodalité, notamment via un groupe de travail dédié à cette matière. Dès 2014, la SNCB rejoindra cette formidable dynamique puisqu'elle pourra

élire deux représentants qui se joindront à la Commission régionale vélo. Une belle manière d'enrichir les débats sur les questions d'intermodalité et de collaborer à de futurs projets alliant le vélo et le train.

Éducation

Bike2School



Proposé par l'asbl Pro Velo, le concours Bike2school encourage les élèves de l'enseignement primaire et du premier degré du secondaire, ainsi que leurs enseignants, à utiliser le vélo pour se rendre à l'école. Une belle réussite pour cette action puisque près de 25.000 km ont été parcourus en 2013 !

Pour une première année, le bilan de Bike2school est aussi très positif en termes de participation : environ 600 personnes, parents et enfants confondus, ont pris part à cette édition 2013. Ce sont parfois même des classes entières qui ont choisi de mettre le vélo à l'honneur durant les deux périodes du concours, en mai et en septembre/octobre.

Les avis sont très positifs, et pas mal d'incitations à poursuivre ce type d'initiative sont parvenues à l'asbl Pro Velo :

« En tant que cycliste quotidien, nous ne pouvons que vous encourager dans votre démarche pour élargir la pratique du vélo vers

l'école. L'effet d'entraînement, ou boule de neige, existe auprès des enfants. Quand il y en a un qui s'y met, ils s'entraînent tous dans la démarche, comme on a pu le constater dans notre petite école. Alors, allez-y, se-
mez! »

F. Parein, La Glanerie.

Une seconde édition de Bike2school est prévue en 2014, mais sous une formule plus participative. En effet, tout en gardant le principe d'offrir des prix aux cyclistes les plus assidus, Pro Velo souhaite allier le concours à un projet de société qui a du sens pour les enfants.



En bref

Les enfants et le vélo en quelques chiffres

Ça roule pour le Brevet du Cycliste!
Sur l'année scolaire 2012 – 2013 :



- Plus de 400 classes ont participé à cette formation organisée par l'asbl Pro Velo.
- En tout, ce sont près de 9000 enfants qui ont passé leur brevet cette année.



Le projet « Un vélo pour dix ans » continue lui aussi sur sa lancée :



1 VELO POUR 10 ANS

- 5 ateliers de mécanique vélo membre du réseau « L'Heureuxcyclage » offrent désormais ce service, un sixième ouvrira en 2014.



- Près de 50 contrats ont été passés en 2013, ce qui porte leur nombre à 200 depuis le lancement de cette action.

Pour rappel, le projet «Un vélo pour dix ans » permet à un enfant d'avoir un vélo toujours adapté à sa taille et à ses besoins durant...10 ans. Dès que le vélo devient trop petit, l'enfant retourne à l'atelier de mécanique vélo et choisit tout simplement un autre vélo, qui répond mieux à ses besoins. Et cela pour la modique somme de 65 euros.

Formation à vélo dans le trafic pour les adultes

L'apprentissage de la petite reine n'est pas réservé qu'aux enfants, loin de là ! En effet, certains adultes n'ont pas toujours eu la chance d'apprendre à rouler à vélo étant petits, et restent confrontés à ce handicap qui les empêche de profiter pleinement d'une balade à vélo.

Pro Velo dispose déjà d'une expérience sur la formation des adultes, surtout au départ de la Maison des Cyclistes de Bruxelles. En effet, l'asbl a mis sur pied en 2003 le projet «A vélo mesdames», qui a permis à quelques 500 femmes de tous les âges et de toutes les origines de découvrir le plaisir de rouler à vélo.

En 2011, «A vélo mesdames» a aussi été mené en collaboration avec le CPAS de Namur et a recueilli une dizaine de participantes. Un beau succès que la Ville de Namur a récompensé en attribuant à cette formation le trophée «Li Bia Vélo». Ce trophée félicite et encourage les initiatives favorisant l'usage quotidien du vélo urbain.

D'autres formations réservées aux adultes sont organisées par différentes asbl et associations en Wallonie :

- Pro Velo propose une formation pour apprendre à rouler à vélo dans le trafic, mais aussi pour s'entraîner à accompagner un groupe qui se déplace en vélo (formation de coach). Enfin, une formation spécifique pour utiliser correctement un vélo à assistance électrique peut aussi être dispensée à ceux qui le souhaitent.

- Le GRACQ, l'association des cyclistes quotidiens, donne une formation « vélo-traffic », destinée aux adolescents et aux adultes, pour aider à se remettre en selle. En une demi-journée, vous apprendrez à maîtriser votre équilibre, à vérifier l'état de votre vélo et à faire face à diverses situations telles que traverser un rond-point et emprunter un sens unique limité (SUL). Par ailleurs, l'association offre à ses membres et militants un panel de formations internes destinées à faire avancer la cause du vélo.

Pro Velo EDUC

Y a pas d'âge pour apprendre à rouler à vélo

Infos et inscriptions
à la Maison des Cyclistes
(point vélo de la Gare de Namur)
h.marchal@proveilo.org
081 81 38 48

Les jeudis 30 mai et 13, 20 et 27 juin
de 17h à 19h
60€ pour les 4 séances
Location de vélo : 5€ / séance

Une action financée par le Plan
Mouvement cyclable



Hélène Marchal

3 questions à Hélène Marchal

Chargée de missions pour l'asbl Pro Velo

Pourquoi faire des formations pour les adultes ?

L'objectif de ces formations est de donner un gros coup de pouce à des personnes qui souhaitent découvrir le plaisir et la liberté de rouler à vélo. C'est aussi souvent une réponse à des besoins de mobilité. Si elles essayent le vélo seules, ces personnes se retrouvent démunies face au stress et aux difficultés de l'apprentissage. Et bien souvent, même avec l'aide d'un ami, la patience et la technique ne sont pas toujours au rendez-vous pour progresser en toute sécurité. Grâce à cette formation pour adultes, les participants se rendent compte qu'ils ne sont pas tout seuls, et une grande solidarité se forme pour apprendre à rouler à vélo.

Est-ce très différent de travailler avec des adultes plutôt que des enfants ?

Le rythme d'apprentissage est très différent : l'adulte ressent un stress beaucoup plus important que l'enfant, et aussi plus d'appréhensions. Il lui faudra donc plus de temps pour franchir les différentes étapes, et bien souvent les adultes ne se donnent pas le droit à l'erreur. Une chute pourrait totalement démotiver la personne, voire même la blesser plus gravement qu'un enfant. On doit donc avancer de manière progressive, et tenir compte de la fatigue physique qui se manifeste plus rapidement que chez l'enfant. Le point positif, c'est que l'adulte assimile beaucoup plus vite les informations qu'on lui donne, tout en prenant en compte les détails de l'apprentissage.

Pensez-vous que cette initiative va aider à la pratique du vélo ?

De plus en plus de personnes se mettent en selle et découvrent ce sentiment de liberté que procure le vélo. Nous savons que bien souvent, tester le vélo c'est l'adopter. Alors, espérons que nous puissions donner l'envie à de nombreuses personnes de se lancer.



Promotion / Sensibilisation

Tous
vélo
actifs!

Tous vélo-actifs

Depuis mai 2012, l'opération soutient et accompagne 25 employeurs wallons qui se sont engagés de manière volontaire à mettre en place un plan d'actions intensif de promotion du vélo au sein de leur entreprise. Celles-ci sont devenues des modèles et des incitants pour d'autres entreprises et institutions, notamment grâce au « label vélo-actifs » qui récompense leurs efforts en faveur de la petite reine.

Des engagements de base

Les entités participantes à « Tous vélo-actifs » signent une convention qui prévoit quelques engagements de base :

- réaliser un mini audit vélo de son entreprise et, sur cette base, établir un plan d'actions pour l'entité ;
- désigner en son sein un responsable mobilité qui sera le relais dans l'entreprise pour ce projet ;
- identifier les cyclistes de son entreprise, et leur proposer de devenir « ambassadeur vélo-actifs » ;
- participer activement aux quatre rendez-vous annuels de l'opération ;
- utiliser les outils d'information et de sensibilisation mis à disposition dans le cadre de l'opération.

Le label « Vélo-actif »

Afin de récompenser les efforts des employeurs participants, et de bénéficier d'un outil permettant de visualiser leur progression, un label « vélo-actif » est décerné par la Wallonie à chaque entité, sur base d'une évaluation réalisée par l'asbl Pro Velo.

Ce label permet de récompenser le dynamisme et les actions des entités-pilotes qui, d'année en année, pourront progresser et ainsi se voir attribuer de nouvelles étoiles. En septembre 2013, 21 entités ont reçu un label vélo-actifs.

Convaincre de nouveaux cyclistes: les ambassadeurs

Dans le processus de changement de comportement, l'exemple et l'encouragement de collègues que l'on connaît et qui ont franchi le pas est une force considérable. Les cyclistes sont souvent des personnes enthousiastes, qui ne demandent qu'à partager leurs expériences.

Chaque cycliste identifié dans les entités pilotes peut donc devenir un ambassadeur «Tous vélo-actifs» et tenter de convaincre un ou plusieurs collègues de se rendre au boulot à vélo. En contrepartie de cet engagement, « Tous vélo-actifs » propose des formations aux ambassadeurs et les invite à participer à un concours doté de nombreux prix.

Les 4 grands rendez-vous de l'opération « Tous vélo-actifs »

Les rendez-vous « Tous vélo-actifs » ont pour but, lors d'une date fixe, de mener un maximum d'actions symboliques dans les entités.

Le printemps du vélo: le 21 mar permet de susciter un maximum d'actions de mise en selle et de sensibilisation pour lancer la nouvelle saison.



> Promotion / Sensibilisation

L'anniversaire de «Tous vélo-actifs»: en juin, dresse un bilan de l'année écoulée, accueille les nouvelles entités, trace, lors d'un workshop, les nouvelles orientations de travail pour l'année à venir.

Lors de la Semaine de la Mobilité: en septembre, les travailleurs des entités sont invités à un événement fédérateur grand public autour du vélo, destiné à valoriser leurs actions vélo, à leur permettre de se retrouver dans un contexte convivial, tout en communiquant vers le grand public.

A la fin de l'automne: en novembre, un workshop thématique permet aux entités d'échanger leurs expériences et aide à mettre en place certaines actions adaptées à la saison.

Les entités pilotes de l'opération « Tous vélo-actifs »

- 1) Association d'entreprises AxE4.25 (Louvain-la-Neuve)
- 2) Belfius Banque (Namur, Liège)
- 3) Brillo, entreprise d'insertion à finalité sociale (Auvelais)

- 4) Centre Reine Fabiola (Neufvilles)
- 5) Clinique et Maternité Sainte-Elisabeth (Namur)
- 6) Clinique Sainte-Elisabeth (Heusy)
- 7) Club des entreprises des Hauts-Sarts (Herstal)
- 8) Colruyt Group (Ghislenghien)
- 9) Delhaize
- 10) Les Editions de l'Avenir (Namur)
- 11) Electrabel GDF Suez (Namur en 2012 – Tihange en 2013)
- 12) Elia (Namur)
- 13) Ethias Assurances (Liège)
- 14) Forem (Liège)
- 15) Gembloux Agro-Bio Tech
- 16) GSK Vaccines (Wavre et Rixensart)
- 17) Lampiris (Liège)
- 18) Province de Namur
- 19) Service Public de Wallonie (Namur et Jambes)
- 20) Swift (La Hulpe)
- 21) L'Université catholique de Louvain (UCL)
- 22) L'Université de Liège (ULg)
- 23) L'Université de Mons (UMons)
- 24) L'Université de Namur (UNamur)

Journée Tous à vélo au boulot

Un événement phare lors de la Semaine de la Mobilité

Une grande journée «Tous à vélo au boulot» est maintenant organisée chaque année en septembre, le vendredi de la Semaine de la Mobilité, dans une grande ville de Wallonie. Cette fête du vélo, dédiée au grand public, focalise l'intérêt des médias et assure de ce fait une belle visibilité aux entreprises participant à l'opération.

Pour l'édition 2013, c'est à Liège que s'est focalisée l'attention des cyclistes pour une journée festive au programme varié :



- Le 20 septembre 2013, le plus grand vélo du monde (6,30 mètres de hauteur) a pulvérisé le record du monde en roulant 109 mètres, le long de la Meuse à Liège.

- Environ 150 cyclistes ont participé au cortège vélo organisé à Liège ce même vendredi. Une foule nombreuse a profité des animations vélo dans la ville et a pédalé lors du concert vélo-électrifié donné par l'artiste Max Vandervorst.

- Durant tout le mois de septembre 2013, environ 80 communes et entreprises ont réalisé des actions de sensibilisation « vélo » en Wallonie.

- 600 salariés appartenant à 180 entreprises différentes (dont 18 entreprises vélo-actives) ont parcouru 27.313 km dans le cadre du Défi Vélo organisé par « Tous vélo-actifs », tout au long de la Semaine de la Mobilité (du 16 au 20 septembre 2013).

Cyclistes, soyez visibles!

Si ce conseil est valable toute l'année, c'est bien évidemment lorsque les jours raccourcissent que l'équipement d'éclairage des cyclistes prend toute son importance. Dans cette optique de sécurité, de nombreuses associations s'investissent dans la sensibilisation et la prévention des utilisateurs de deux roues, afin que ceux-ci s'outillent correctement pour rester visibles.



Une campagne éclairage menée par les militants du GRACQ

Du 22 octobre au 12 novembre, les bénévoles du GRACQ ont intercepté les cyclistes mal éclairés afin de les informer des obligations du code de la route et de les équiper d'un kit d'éclairage réglementaire. Pas moins de 400 kits ont ainsi été distribués à travers la Wallonie.

Cette année, la campagne de sensibilisation a ciblé plus particulièrement les jeunes cyclistes grâce à des actions menées aux abords des établissements scolaires. Quant aux cyclistes correctement équipés, ils n'ont pas été oubliés puisqu'ils ont reçu en récompense un chocolat à l'effigie du GRACQ. L'action avait lieu dans une quinzaine de villes wallonnes.

Un concours pour mettre les cyclistes en lumière

Vers la fin de l'année, la ville de Liège organisait un concours bien particulier : il s'agissait de proposer un visuel mettant en scène le concept de visibilité des cyclistes. Cette affiche devait aussi faire la promotion de l'action menée de concert avec la Maison des Cyclistes de la gare des Guillemins : la distribution et le montage gratuit de 500 kits d'éclairage durant tout le mois de novembre.

Plusieurs résultats ont été postés sur la toile, afin que le grand public choisisse son affiche préférée. Le grand gagnant a eu la chance de voir son œuvre proposée en grand format aux quatre coins de la Ville de Liège.



La promotion du vélo à assistance électrique (VAE)

Lors du sondage réalisé sur la mobilité en Wallonie en août 2012, 45% des personnes interrogées ont identifié le fait de ne pas disposer d'une bonne condition physique comme un frein significatif à l'usage du vélo. Il existe pourtant une solution : le vélo à assistance électrique.

L'assistance électrique facilite l'usage du vélo pour les personnes qui doivent monter des côtes sur leur trajet, ou qui parcourent une distance au-delà de 5 km. C'est aussi le moyen de transport idéal pour les usagers qui veulent éviter de trop transpirer ou qui n'ont pas la condition physique nécessaire pour se déplacer en vélo. Bref, le vélo à assistance électrique rend la pratique du vélo accessible à un plus grand nombre de personnes.

Il existe cependant une entrave importante à son utilisation : le prix, qui est beaucoup plus important que celui d'un vélo de ville classique. Il faut compter au minimum 1500 euros pour disposer d'un VAE fiable. Et compte tenu du montant de cet investissement, beaucoup de gens hésitent avant de passer à l'achat d'un VAE, surtout s'ils n'ont pas pu le tester préalablement.

C'est pourquoi le SPW a tenu à développer un projet de promotion du vélo à assistance électrique, en permettant à des entreprises inscrites dans l'opération « Tous vélo-actifs » de bénéficier d'un subside pour faire tester des VAE à ses travailleurs. Grâce à ce financement, des vélos à assistance électrique sont prêtés aux travailleurs pour une durée allant d'une semaine à quelques mois. Des formations spécifiques au VAE sont aussi offertes aux employés qui le souhaitent. Un contrat de leasing permettant de garder les VAE en bon état de fonctionnement est aussi financé dans le cadre de ce subside.

Grâce à cet appel à projet, huit entreprises ont proposé (ou le feront en 2014) à leurs employés de tester ce moyen de transport bien particulier, dans le but évident de pérenniser de telles pratiques en faveur de la mobilité douce. Il s'agit du Forem, des cliniques Sainte Elisabeth de Heusy et de Namur, de l'association d'entreprises Axé4.25, de l'Université de Liège, d'Electrabel, d'Ethias et de l'entreprise d'insertion à finalité sociale « Brillo ».



Renaud Lessage

3 questions à Renaud Lessage

Service environnement chez Electrabel GDF SUEZ (Tihange)

Pourquoi avoir choisi de participer à une action de promotion du vélo à assistance électrique (VAE)?

L'arrivée des vélos à assistance électrique a permis à Electrabel GDF SUEZ de mettre en œuvre une première action concrète dans le cadre d'une réflexion globale liée à la mobilité. Chaque jour, nous sommes plus de 1000 travailleurs à rejoindre le site de la Centrale nucléaire de Tihange. Près de 50% d'entre nous habitent dans les communes avoisinantes. Il y a donc un vrai potentiel cycliste au sein des travailleurs de la Centrale. Malgré cela, seule une petite partie de nos collègues viennent quotidiennement travailler à vélo, le fait que notre site est situé dans le fond d'une vallée peut sans doute expliquer en partie cette situation. Les VAE ont l'avantage notable d'atténuer les inconvénients liés au relief.

Comment se déroule cette expérience au sein de votre entreprise ?

Durant les six premiers mois de la mise à disposition des VAE, une cinquantaine de collègues ont essayé les vélos. Près de 9.000 km ont ainsi été parcourus, dont près de 6.000 km au cours de la période hivernale. Le retour des beaux jours devrait ajouter quelques milliers de kilomètres au compteur durant le prochain semestre. Même des cyclistes réguliers ont été très étonnés des VAE sur leur trajet au quotidien car ils ont gagné quelques minutes grâce à l'assistance électrique.

Que pensez-vous des actions de promotion du vélo menées actuellement par la Wallonie ?

C'est très agréable de constater que la Wallonie se mobilise pour développer une mobilité douce dans notre région. Au delà des RAVeL, le Plan Wallonie cyclable et sa déclinaison « Tous vélo-actifs » sont de véritables outils de mise en selle de nouveaux cyclistes. Il reste encore beaucoup à faire dans le domaine mais je pense que nous sommes en bonne voie pour relever ce défi.





L'Heureuxcyclage.be

Le réseau des ateliers de mécanique vélo continue sur sa lancée...

La récup' de vélo

Un partenariat s'est mis en place avec la Copidec et les Intercommunales afin de redynamiser l'action de récupération de vélos dans les parcs à conteneurs. C'est un travail de longue haleine et qui a demandé énormément d'énergie, mais qui a finalement porté ses fruits : le 20 avril 2013 s'est déroulée l'action « Offrez une deuxième vie à votre vélo ». Ce partenariat se veut être une véritable collaboration pour faire en sorte que tous les vélos récupérés soient utilisés au mieux.

Un « label qualité vélo »

Une rencontre autour des ateliers vélo a été organisée en partenariat avec le réseau « ResSources » et a rassemblé une dizaine d'opérateurs actifs dans le domaine de la récupération de déchets. Au-delà des liens établis, une piste concrète a été évoquée afin de permettre la création d'un « label qualité vélo » : l'idée est d'établir une liste de critères pour la vente ou la réparation de vélo. Cette liste serait appliquée dans toutes les structures de mécanique vélo afin d'augmenter la qualité des vélos vendus et/ou réparés.

Lien avec les vélocistes

Suite à des articles de presse faisant écho de la crainte de certains vélocistes vis-à-vis de la croissance du nombre de Points Vélo, « L'Heureuxcyclage.be » a pris contact avec la fédération des vélocistes (FederProCycle).

Ces échanges ont permis d'améliorer la connaissance réciproque du travail de chacun, dans le but de faciliter les relations saines entre les ateliers de mécanique vélo et les vélocistes. Une charte de bonne conduite envers les vélocistes est par ailleurs en cours de finalisation, et sera signée par tous les ateliers membres de L'Heureuxcyclage.

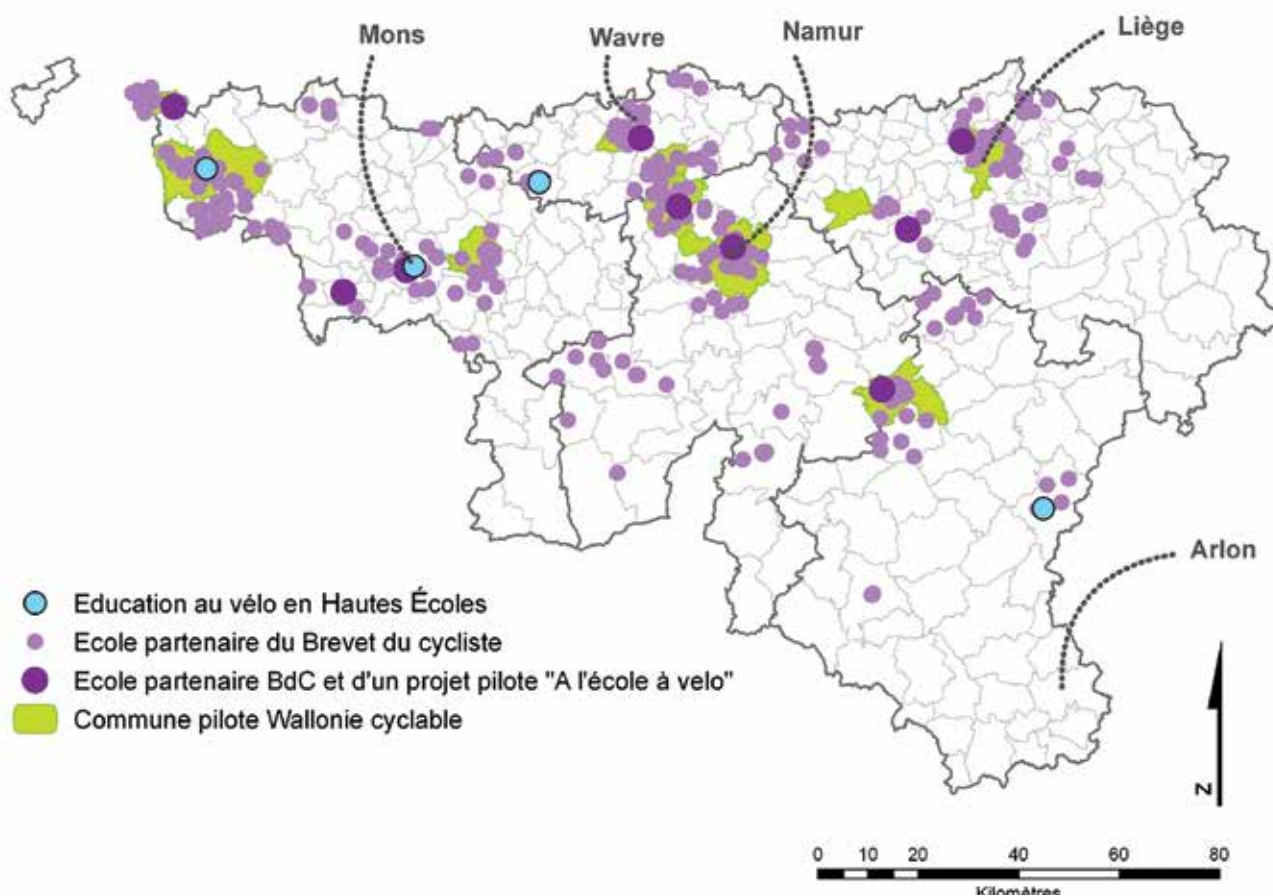
Les statistiques du réseau pour l'année 2013

- 13 ateliers sont en activité et membres du réseau.
- 12 ateliers sont en création, dont 5 qui démarreront en 2014.
- 2632 vélos ont été loués.
- 4912 vélos ont été réparés.
- 2078 vélos ont été récupérés en 2013.
- 22393 visites ont été rendues dans les ateliers.
- 49 contrats ont été signés pour le projet « Un vélo pour dix ans ».
- 904 vélos ont été réparés et revendus.
- 160 personnes ont reçu une formation dans le cadre du réseau.
- 823 vélos ont été marqués pour lutter contre le vol de bicyclettes.

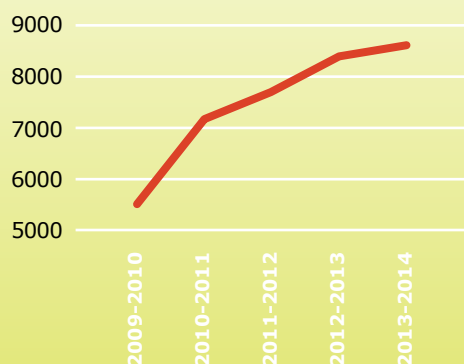


3 années du Plan Wallonie cyclable en quelques cartes et graphiques

Jeunes et vélo



Pro Velo (EDUC) : nombre d'élèves qui ont passé leur Brevet du Cycliste par année



Pro Velo EDUC

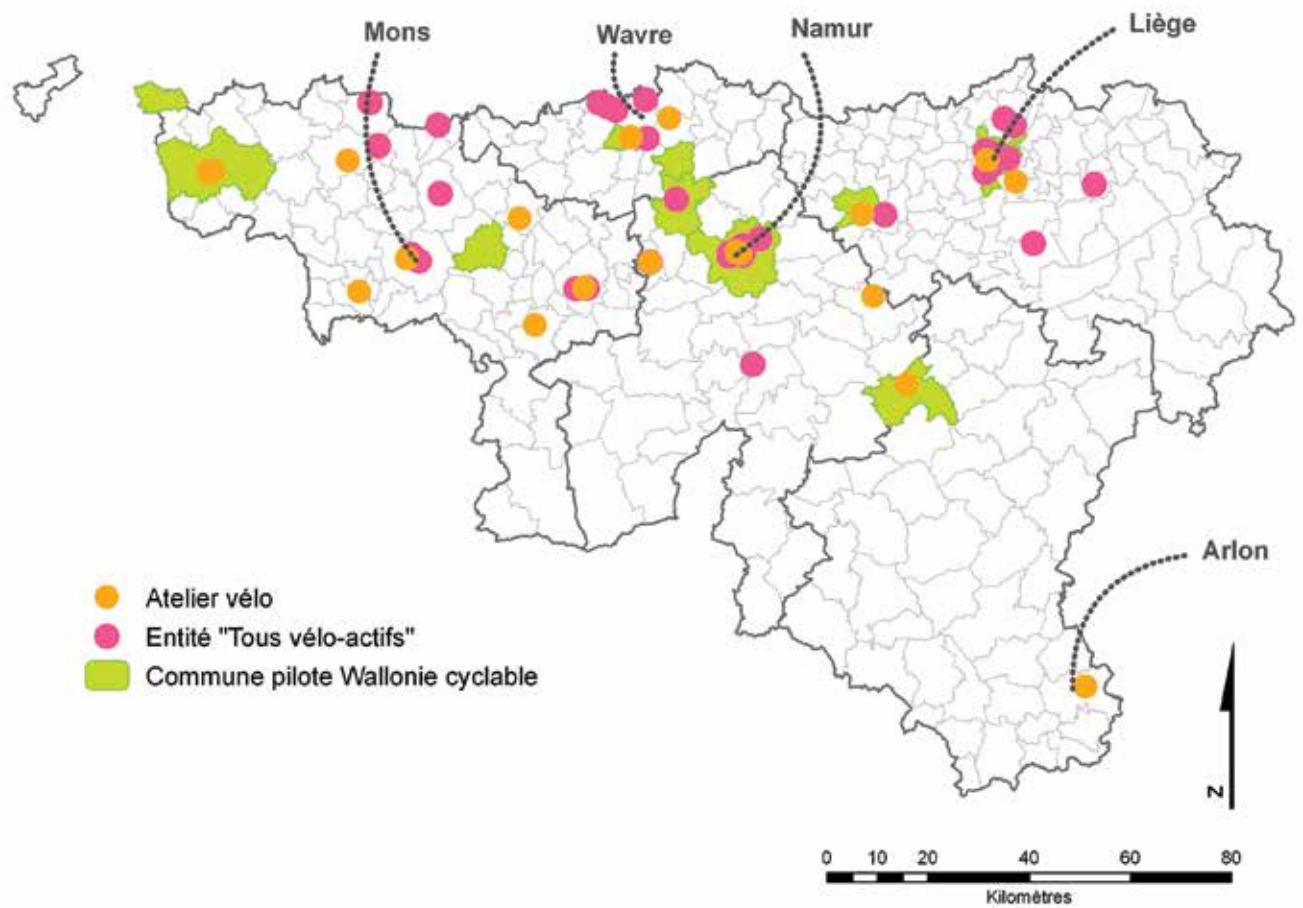
Le Plan Wallonie cyclable a permis un développement du Brevet de Cycliste. Actuellement un petit wallon sur cinq bénéficie de cette formation à l'école primaire.

Depuis l'année scolaire 2013-2014, des expériences pilotes de mise en selle sont menées dans une dizaine d'écoles. Elles ont pour objectif d'augmenter l'utilisation effective du vélo pour les élèves ayant bénéficié du Brevet.

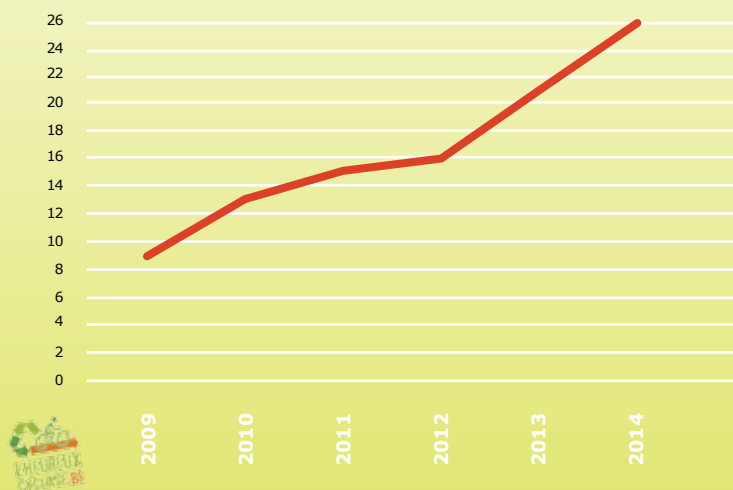
Des formations sont organisées avec les Hautes Écoles pour que les futurs instituteurs et professeurs d'éducation physique puissent à leur tour faire passer le Brevet.

> Le Plan Wallonie cyclable

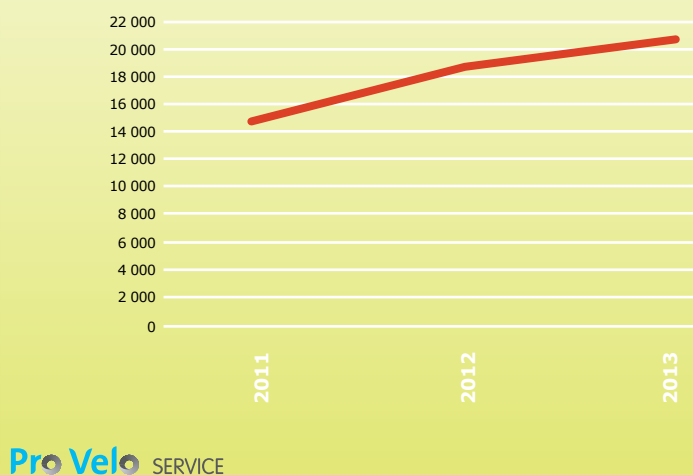
Adultes et vélo – services aux cyclistes



L'Heureuxcyclage.be : progression du nombre d'ateliers de mécanique vélo



Pro Velo (SERVICE) : fréquentation des Maisons des Cyclistes



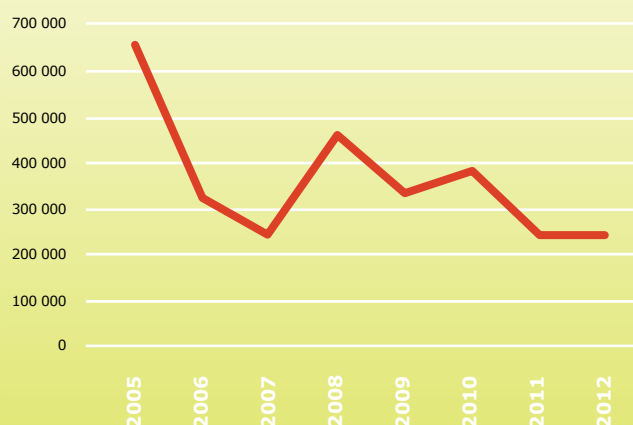
Soutenu par l'Heureuxcyclage.be, Le réseau financé dans le cadre du Plan Wallonie cyclable, le nombre d'ateliers de mécanique vélo à presque triplé en 5 ans.

De leur côté, sur la même période, les quatre Maisons des Cyclistes ont vu leur fréquentation multipliée par huit.

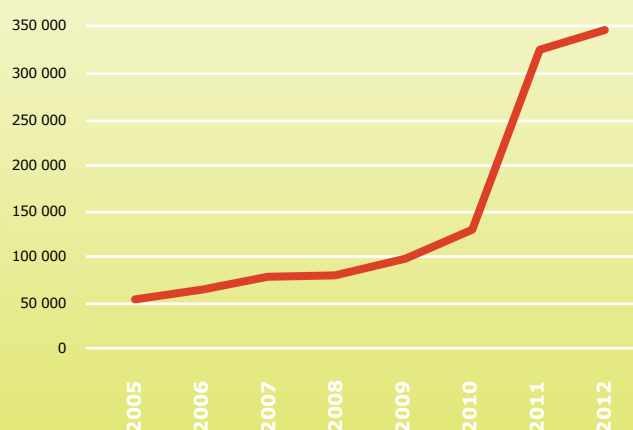
Grâce au projet «Tous vélo actifs» 25 gros employeurs wallons sont soutenus pour développer une politique de promotion du vélo dans leur entreprise. 21 entités ont reçu le label «Vélo-actif», comportant entre 0 et 5 étoiles pour objectiver le développement de leur politique vélo, récompenser leurs efforts et créer l'émulation entre les entreprises.

Budgets publics en faveur vélo utilitaire en Wallonie (*)

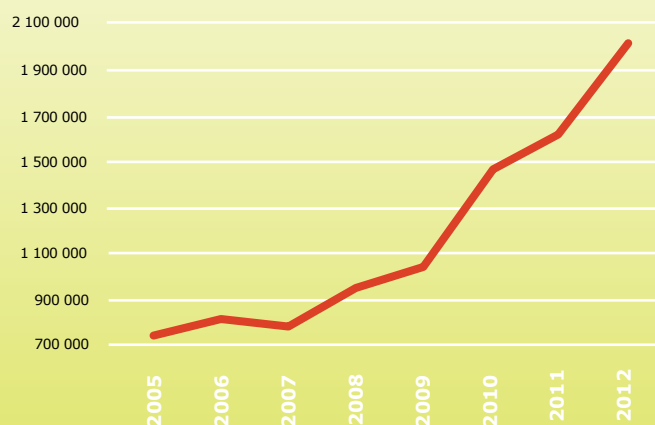
Stationner (en euros)

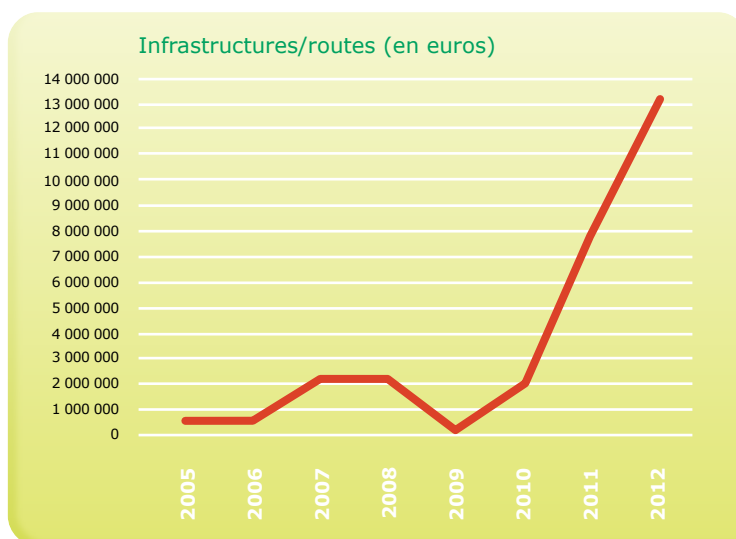


Ancrer (en euros)



Promotion/sensibilisation (en euros)





(*) Ensemble des engagements budgétaires en faveur du vélo, hors investissements sur le RA-VeL ou en matière de vélotourisme, identifiés dans les budgets des pouvoirs publics (Wallonie, Provinces, Communes, SNCB et Groupe TEC). Source : Etude "Evaluation économique de la pratique du vélo en Wallonie" - réalisé par Transport Mobility Leuven pour le SPW - 2014.

> CONTACTS



Direction Générale Opérationnelle des Routes et des Bâtiments
Département des Infrastructures subsidiées
Direction des Déplacements doux et des Partenariats communaux (DGO1.71)
Boulevard du Nord, 8 - 5000 NAMUR

> **Contact:** Chantal JACOBS, Manager Vélo régional
Directrice, coordinatrice de la Politique régionale Vélo
et du Plan Wallonie cyclable: 081/77 33 66



Direction Générale Opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques
Département de la Stratégie de la Mobilité
Direction de la Planification de la Mobilité (DGO2.11)
Boulevard du Nord, 8 - 5000 NAMUR

> **Contact:** Céline Fecci
Coordinatrice du Plan Wallonie cyclable: 081/77 31 34

Liens utiles

www.mobilite.wallonie.be
www.veloactif.be
www.ravel.wallonie.be
www.pouvoirslocaux.wallonie.be
www.uello.be
www.chemindurail.be
www.provelo.org
www.gracq.org
www.heureux-cyclage.org



Ont participé à l'élaboration et à la relecture
de ce document:

Alice Gobiet (DG02)
Céline Fecci (DG02)
Christine Guerin (DG02)
Chantal Jacobs (Manager Vélo régional - DG01)
Urielle Coeman (DG01)
François Leruth (DG01)
Arianne Henin (mise en page - DG01)
Dirk Dufour (Timenco)
Frédéric Baland (Monsieur Vélo - Ville de La Louvière)
Simon Collet (TEC Namur-Luxembourg)
Hélène Marchal (Pro Velo)
Renaud Lesage (Electrabel GDF SUEZ)
Michel Destrée (Cabinet du Ministre Philippe Henry)

Éditeur responsable :

Etienne Willame, Directeur général (DG01)
Yvon Loyaerts, Directeur général (DG02)

Impression :

Imprimerie DONEUX
Rue Hennevauche, 16
5640 Mettet

Photos :

©SPW • ©Pro Velo • ©Clepsydre • ©Shutterstock

SPW | Éditions, bilans et perspectives

Numéro vert du SPW : 0800/ 11 901

www.wallonie.be

Dépôt légal : D/2014/11802/24

avril 2014



**Depuis 2010 et grâce au Plan Wallonie cyclable,
la Wallonie mène une politique intégrée
de développement de l'usage du vélo.**

**Ce troisième rapport annuel d'activités fait le point
sur les nombreuses actions menées en 2013.**

Ce document est téléchargeable sur :

mobilite.wallonie.be