

Mouscron

Tournai

La Louvière

Namur

Marche-en-Famenne

Ottignies  
Louvain-la-Neuve

Walhain

Wanze

Liège

Gembloux

# Plan Wallonie cyclable

## Rapport d'activités 2011

SPW | Éditions



BILANS ET PERSPECTIVES

Mobilité  
Routes



Wallonie



Wallonie  
cyclable

Mon vélo,  
ma liberté!

## > SOMMAIRE



PAGE 01

Introduction

PAGE 02

Interview : Jacques Dekoster

PAGE 03

## Le Plan Wallonie cyclable

Les cyclistes ont la main

PAGE 06

## 10 communes pilotes

PAGE 10

## Infrastructures

PAGE 14

## Intermodalité

PAGE 16

## Éducation

PAGE 18

## Promotion / sensibilisation

PAGE 20

Wallonie : 2 roues et quelques chiffres

PAGE 21

Contacts

### Glossaire

**BCB** > Bande Centrale Banalisée

**BYPAD** > BicYcle Policy AuDit

**CeM** > Conseiller en Mobilité

**CGT** > Commissariat Général au Tourisme

**DGO1 - DGO2** > Direction Générale Opérationnelle 1 - 2

**DPR** > Déclaration de Politique Régionale

**GRACQ** > Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes  
Quotidiens, aujourd'hui fréquemment appelé Les Cyclistes Quotidiens

**GTS** > Génération Tandem Scolaire

**IBSR** > Institut Belge de la Sécurité Routière

**IWEPS** > Institut Wallon de l'évaluation,  
de la prospective et de la statistique

**PCC** > Plan Communal Cyclable

**PCIC** > Plan Communal d'Itinéraires Cyclables

**Plan Wacy** > Appellation familière abrégée du Plan Wallonie cyclable

**RAVeL** > Réseau Autonome des Voies Lentes

**REVe** > Réseau des Écoliers à Vélo

**SRWT** > Société Régionale Wallonne des Transports

**SUL** > Sens Unique Limité

**VAP** > Voiture À Plusieurs



« À chaque fois que je vois un adulte sur une bicyclette,  
je ne désespère plus de l'espèce humaine »

*Herbert George Wells*

Ce XXI<sup>e</sup> siècle est celui de tous les défis. Les crises se multiplient : réchauffement climatique, crise financière, crise énergétique...

Dans ce contexte, il est indispensable de réorienter nos sociétés vers des valeurs plus humaines, plus altruistes, plus solidaires. Réunies sous le vocable "développement durable", ces valeurs, qui impliquent également un plus grand respect de la planète, nécessitent la mise en place d'une série de politiques appropriées. Parmi celles-ci, peu sont aussi vertueuses, efficaces et, osons le mot, poétiques, que le développement de la bicyclette.

Pensez : chaque euro investi par les pouvoirs publics leur permet d'en économiser de 10 à 15 en soins de santé ou en politique de lutte contre le changement climatique. C'est pourquoi la déclaration de politique régionale souligne la volonté de développer l'usage du vélo en Wallonie. C'est pour ces mêmes raisons que le Gouvernement wallon a adopté, le 1<sup>er</sup> décembre 2010, le "Plan Wallonie cyclable".

Vous tenez dans les mains le premier rapport d'activités de ce Plan. Il fait naturellement le point sur les actions menées mais nous avons aussi souhaité mettre en lumière quelques-uns des nombreux acteurs qui travaillent au quotidien, parfois depuis de nombreuses années, au développement du vélo en Wallonie.

Pour ce rapport inaugural, nous avons également voulu mettre M. Jacques Dekoster à l'honneur. Depuis 40 ans, ce cycliste convaincu milite avec conviction, enthousiasme et persévérance en faveur du développement du vélo en Wallonie et à Bruxelles. À travers lui, c'est tout le travail effectué depuis de nombreuses années par des centaines de bénévoles, d'employés d'associations et de fonctionnaires motivés que nous saluons.

Car le bilan présenté dans ce premier rapport trouve ses racines dans le travail effectué au quotidien par chacune de ces personnes.

# Jacques Dekoster



Jacques Dekoster est un des fondateurs du GRACQ, les cyclistes quotidiens. Depuis près de 40 ans, avec une constance qui n'a d'égale que sa conviction, il milite bénévolement pour un espace public accessible à tous et non phagocyté par l'automobile.



**M. Dekoster, dès lors que la mobilité est en jeu, le GRACQ est aujourd'hui un acteur incontournable. Pouvez-vous nous parler de sa création ?**

*En 1975, une manifestation contre le "tout pour l'auto" regroupa à Bruxelles quelques 2500 cyclistes des trois Régions. Quelques participants lancèrent le GRACQ, Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens, au milieu de l'indifférence générale quand ce n'était pas sous les sourires et les moqueries.*

**Le GRACQ est donc né dans les années 70, une période où la diminution du nombre de cyclistes devenait significative. À quoi attribuez-vous ce déclin ?**

*Dans toute l'Europe sortant de la guerre, la population stressée est induite à adopter un style de déplacement à l'américaine : l'habitat se disperse sur des distances de plus en plus importantes. Cette dispersion est accompagnée d'une politique négligeant tout autre moyen de déplacement.*

*De plus, des chicanes juridiques, infrastructurelles, pédagogiques furent autant de dissuasions : suppression de la possibilité pour les cyclistes d'emprunter les sens interdits, suppression massive d'aménagements cyclables, suppression de la formation au vélo dans notre cursus éducatif, etc. La reconquête de ces opportunités, subsistant ou améliorées à l'étranger, fut longue chez nous.*

**Pourquoi ce terme, "recherche", dans l'intitulé du GRACQ ?**

*Simplement parce que nous allons voir et tester les prises en compte du vélo à l'étranger, pour être en mesure de faire des propositions et des démonstrations qui tiennent la route et qui ont fait leurs preuves. Comme le signale un doctorant français, "Le GRACQ est à l'origine d'une circulation transnationale des savoirs".*

**Quels sont les moteurs de la récente renaissance du vélo dans nos pays ?**

*Dans de nombreux pays industrialisés, cette renaissance date du début des années 1980. Les congrès internationaux, notamment Velocity (dès 1980 à Brème ; on en est au 15<sup>e</sup>) se déroulent dans des villes et régions qui font un effort pour encourager diverses cibles (élus, fonctionnaires, écoliers, professeurs, chefs d'entreprises,*

*commerçants, clients, etc.) à se remettre au vélo. L'objectif est plus le vélo utilitaire que le vélo-loisir, qui n'est pas oublié.*

*Ces congrès et les associations nationales de "villes cyclables" sont des lieux pour faire connaître ce qui se fait de mieux en matière de vélo. Les innovations et leurs résultats en matière d'encouragement, d'éducation, d'engineering, tant en voiries que pour les véhicules, de personnel (MM. et Mmes Vélo), du financement et de la concertation, y trouvent un excellent écho. Il en est résulté des enquêtes "auto-formatrices" telles que BYPAD, largement testées dans une centaine de villes d'une vingtaine de pays européens.*

*Certains pays comptent une trentaine d'années de progrès, mettant sur pied des Masterplan Fiets, Plan Global Vélo ou autres Nationale Fahrradplan. Après les réseaux urbains intégrés apparaissent des réseaux, d'un rayon de 15 km, prioritaires et rapides pour les navetteurs cyclistes (Snelfietsroutes hollandaises, Fiets-ostrades flamandes, RER-vélo bruxellois, London Cycle Superhighways), utilisant entre autres les terre-pleins longeant les lignes de chemin de fer en service.*

**Quel peut être le rôle de la Région dans le développement du vélo en tant que mode de déplacement local ?**

*La Région doit coopérer non seulement avec le Fédéral (code de la route, fiscalité, SNCB, etc.) et les villes et communes, mais aussi largement avec les Communautés francophone et germanophone. La sensibilisation plutôt que la dissuasion de l'usage du vélo dépend en grande partie des médias, de la prévention médicale et surtout d'une éducation transmise tout au long du cursus scolaire.*

*Par ailleurs, il est important que la Région veille à la formation de tous les intervenants aux bonnes pratiques récentes d'équipement en matière de vélo : les finances s'amenuisant, il est nécessaire que les réalisations soient bien conçues, biens réalisées, bien contrôlées, bien entretenues. Les réalisations de faible qualité dissuadent les utilisateurs. Les subsides aux communes sont donc à subordonner à la qualité des réalisations. Quant à la Région, elle se doit de donner l'exemple de cette qualité.*

# Le Plan Wallonie cyclable

Les cyclistes ont la main



Créer une  
dynamique nouvelle

Voulu dans la Déclaration de politique régionale ("Une énergie partagée pour une société durable, humaine et solidaire"), le Plan Wallonie cyclable a pour objectif d'améliorer les conditions de la pratique du vélo et d'augmenter significativement son utilisation en Wallonie d'ici 2020.

Plusieurs ministres du Gouvernement et différents services sont concernés et travaillent en étroite collaboration pour atteindre ce but. L'atout essentiel de ce plan est de disposer d'un outil efficace et performant lui permettant de fédérer les énergies et de coordonner les initiatives, existantes et à venir. Cependant, au-delà du Gouvernement wallon qui finance des actions du Plan et l'a doté des moyens adéquats, la collaboration dynamique et productive du Service Public de Wallonie, des communes, d'associations telles que *Pro Velo* et le *GRACQ*, du *TEC*, de la *SNCB*, du *CGT (Commissariat Général au Tourisme)*... est indispensable à la mise en œuvre de ces actions.



Ce Plan ambitieux, dont l'un des buts principaux est de créer une dynamique nouvelle, comporte deux parties :

- > une partie opérationnelle, structurée en objectifs stratégiques, opérationnels et actions à prendre ;
- > une partie structurelle, qui vise quant à elle à coordonner, suivre et évaluer la politique cyclable en Wallonie.

La partie opérationnelle reprend les objectifs stratégiques comme le développement de Communes pilotes Wallonie cyclable, l'amélioration de la qualité de l'infrastructure cyclable, le déploiement de l'intermodalité vélo-transport public, la promotion du vélo dans le cadre scolaire...

La partie structurelle a vu la création d'une Task Force au sein du Gouvernement wallon, la désignation d'un "Manager Vélo Régional", la constitution d'une Commission régionale vélo, l'assignation à l'observatoire de la mobilité d'une mission spécifique au vélo, ...

C'est nourri de toutes ces énergies que le Plan entend générer son propre élan et susciter une évolution sociétale importante sinon radicale dans la manière d'envisager les déplacements courts.



Chantal Jacobs - Céline Fecci

## 4 questions à Chantal Jacobs (Manager Vélo Régionale) et Céline Fecci (Direction de la planification de la mobilité)

### Mme Jacobs, Mme Fecci quels sont vos rôles respectifs dans le cadre du Plan Wacy ?

**Chantal Jacobs :** *Je suis la Manager Vélo Régionale depuis septembre 2010, et mon rôle est d'assurer la coordination entre les différentes institutions (régionales, fédérales, communales...) ainsi que d'assurer le secrétariat de la Task Force mise en place pour accompagner le Plan Wacy.*

**Céline Fecci :** *Je m'occupe principalement de la mobilité. J'ai notamment coordonné le projet Communes pilotes Wallonie cyclable. À présent, je m'occupe de la mise en place et du suivi des Plans Communaux cyclables (PCC).*

### Mme Jacobs, le Plan Wacy est une initiative récente. Comment est-il accueilli ?

**C.J. :** *Le Plan répond à une volonté wallonne d'améliorer la pratique quotidienne du vélo. Il répond en cela aux objectifs de la DPR mais aussi aux demandes répétées de très nombreuses associations. Même s'il y a du travail, je sens beaucoup d'enthousiasme des différents acteurs. Je suis moi-même très motivée et passionnée par ce projet.*

### Mme Fecci, est-ce le bon moment pour lancer un Plan Wallonie cyclable ?

**C.F. :** *Plusieurs indicateurs témoignent d'un engouement croissant pour le vélo. Dans les Communes pilotes, par exemple, le taux d'occupation des range-vélos ou le nombre de cyclistes passant par un point précis sont en augmentation.*

### Qu'en sera-t-il du vélo, demain ?

**C.J. :** *Le vélo conquiert du terrain, le changement est déjà amorcé, on le constate chaque jour. Notre plan est ambitieux, mais nous sommes heureux de pouvoir mener des actions cohérentes avec tous les acteurs.. Nous mettons désormais en œuvre une politique concertée et nous nous donnons les moyens de nos ambitions.*

**C.F. :** *Les cyclistes sont de plus en plus nombreux, comme le sont les articles de presse qui relaient les informations relatives à cette pratique. Il y a un effet boule de neige. Je suis sûre que le Plan Wacy arrive à point nommé pour "booster" une dynamique qui ne demande qu'à grandir.*



## Task Force

Dans le cadre de la partie structurelle du Plan Wacy, une Task Force a été créée. Constituée de représentants de tous les ministres du Gouvernement, présidée par le représentant du Ministre en charge de la Mobilité, elle a pour but d'étudier les actions proposées par les différents intervenants en vue d'atteindre les buts opérationnels fixés ainsi que l'état d'avancement de ces mesures. Cette Task Force, dont le secrétariat est assuré par la Manager vélo régionale, examine également les méthodologies mises en œuvre, valide le rapport annuel, évalue et adapte le Plan en conséquence.

## Commission régionale vélo

La tâche essentielle de la Commission régionale vélo est d'assurer la coordination de la mise en œuvre du Plan Wallonie cyclable. Le suivi et l'évaluation de cette mise en œuvre font également partie de ses attributions. Composée des correspondants "Politique cyclable" des administrations, de l'Observatoire de la Mobilité et des associations cyclistes ayant une activité significative, elle est présidée par la Manager Vélo Régionale.



Julien Juprelle

### 3 questions à Julien Juprelle (Attaché Scientifique Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique, IWEPS)

#### Pouvez-vous me parler de votre métier ?

*L'Iweeps est une institution publique d'aide à la décision politique, dont je fais partie. Au sein de celle-ci, il y a l'Observatoire de la mobilité.*

#### Quel est le rôle de cet observatoire dans le cadre de la politique Wallonie cyclable ?

*Notre rôle est d'apporter notre concours aux différents partenaires pour l'évaluation et le suivi des mesures entreprises au niveau du Plan Wallonie cyclable et des communes cyclables choisies.*

*Nous fournissons le support, les méthodologies et un avis sur les indicateurs à mettre en place. Nous évaluons donc les mesures entreprises au niveau régional ou à un niveau plus local. À ce titre, on apporte notre concours aux différents partenaires et principalement à la Manager Vélo Régionale.*

#### Comment voyez-vous l'évolution de la pratique cycliste ?

*En tant que cycliste, j'observe qu'il y a de plus en plus de personnes utilisant le vélo même si ce constat ne transpire pas toujours dans les données que nous pouvons collecter.*

# 10 Communes pilotes

Fin 2010, après le lancement d'un appel à candidatures, la Wallonie a présélectionné 13 communes et associations de communes motivées à mener une politique cyclable ambitieuse. Dans cette optique, elles devaient notamment identifier un Coordinateur vélo parmi les membres de leur personnel. Leurs compétences et leur expérience désignaient les Conseillers en Mobilité comme le choix idéal pour remplir cette fonction. Durant l'année 2011, ces communes ont élaboré leur Plan communal cyclable à l'aide de la méthodologie BYPAD (cfr. page 9).

Fin 2011, le Gouvernement wallon a sélectionné 10 communes au titre de "Commune pilote Wallonie cyclable". Des moyens importants leur seront octroyés afin qu'elles puissent réaliser des aménagements spécifiques et mener des actions de sensibilisation en faveur du vélo. Ces communes joueront ainsi le rôle de laboratoires et de vitrines pour le développement de ce mode de déplacement en Wallonie.

Il n'est pas possible de détailler en ces pages la totalité des initiatives prises par les différentes communes, mais en voici l'essentiel :

06

Plan Wallonie cyclable

## Mouscron

Cette commune possède un des plus hauts taux de cyclistes en Wallonie. Il reste cependant un potentiel important de futurs utilisateurs à convaincre dans les écoles de la région. Pour y parvenir, Mouscron souhaite créer des liaisons entre les différentes agglomérations, tout en facilitant la circulation au cœur des entités.

## Tournai

La commune de Tournai rencontre actuellement un problème quant à la circulation quotidienne dans son centre-ville : On parle ici d'une véritable "saturation" automobile. Un nouveau plan de stationnement vélo et de nombreux aménagements cyclables sont donc maintenant indispensables pour désengorger la commune. À noter que toutes les mesures entreprises ici (120 actions au total) seront appliquées en collaboration avec le tissu associatif.

## La Louvière

Le réseau routier de La Louvière s'est développé autour du secteur industriel et est aujourd'hui totalement inadapté aux charges de trafic. Pour résoudre ce problème, la ville entend développer des aménagements cyclables aux entrées d'agglomération, tout en créant des liaisons stratégiques hors du centre ainsi qu'un nouveau plan de stationnement vélo.

## Ottignies Louvain-la-Neuve

Cette commune du Brabant Wallon possède déjà une bonne assise quant à son nombre de cyclistes, et la mentalité des usagers est par ailleurs très favorable aux différents moyens de transport de type "doux". Les objectifs de la commune sont donc plus axés vers les aménagements, les stationnements et la sécurité. Une mise en place de vélos de seconde main est aussi à l'ordre du jour.

## Walhain

Le potentiel vélo de la commune de Walhain est indéniable. Le relief peu marqué, les distances très raisonnables au sein et autour des villages, la relative jeunesse de la population sont autant de facteurs qui définissent un terrain propice à l'encouragement de la pratique du vélo. Walhain compte donc innover dans ses liaisons inter-villages ainsi que dans le développement de la sécurité de son réseau.

## Wanze

Son Plan communal cyclable a mené cette commune pourtant déjà très vélo-active à planifier de nouvelles actions: l'aménagement d'une liaison structurante, en site propre, pour se connecter aux différents RAVeL, la planification de la connexion du centre de Wanze et d'Antheit aux récents sites propres de qualité...

## Liège

Même si le vélo est en forte progression dans la Ville de Liège, il souffre néanmoins d'un cruel manque de visibilité pour les citoyens. Les solutions proposées dans le Plan communal cyclable de la ville tentent de répondre à cette problématique: création d'emplacements couverts aux terminus des lignes de bus, expériences de box à vélo et autres options de stationnement, initiative, nouvelles infrastructures, "À vélo Mesdames"...

## Namur

Dès le printemps 2012, Namur sera la première ville à expérimenter un système de vélos en libre-service. Cet exemple démontre que la région namuroise possède déjà une solide politique cyclable. D'autres objectifs allant dans ce sens sont d'ailleurs poursuivis: la liaison entre les gares de Namur et de Jambes, la création de nombreux quartiers cyclables...

## Gembloux

La commune dispose d'une population très dense et pourtant extrêmement diversifiée (étudiants, écoliers, travailleurs, ...). C'est pourquoi la création d'un Point Vélo au départ de la gare, ainsi que d'un Service Vélo s'avèrent particulièrement nécessaires, de même qu'une nouvelle installation de stationnement vélo.

## Marche-en-Famenne

La commune se caractérise par une surface de plus de 121.400 km<sup>2</sup> (assez accidentée) et une densité extrêmement faible de population. Si Marche se donne comme objectif de promouvoir la pratique du vélo, elle doit le faire en fonction des caractéristiques particulières de son relief. C'est donc l'intermodalité qui est ici privilégiée, de même que le développement du RAVeL et que l'amélioration de la circulation du centre-ville.

## Plan communal cyclable : un exemple de stratégie progressive et progressiste

Au congrès *Velocity* de Séville, les représentants de la commune de Walhain ont été sensibles à la méthodologie largement éprouvée par ailleurs, mise en place par la ville de Vancouver, au Canada. Ils ont dès lors décidé de décliner leur Plan communal cyclable en 4 phases.

### Phase 1

S'adresser aux citoyens que l'on peut facilement convaincre et procéder aux aménagements prioritaires ou "light": désignation d'un Manager vélo, sécurisation des points noirs, hiérarchisation des voiries (zones 30, circulation locale, ...), aménagement de parkings vélos, élaboration d'un projet pilote (les BCB, les "Bandes Centrales Banalisées").

### Phase 2

Faire la promotion des aménagements de la phase 1 et de l'usage du vélo : distribution d'équipements vélo, campagne d'affichage, premiers balisages, instauration du Brevet du cycliste dans les écoles.



### Phase 3

Mettre en œuvre les travaux d'infrastructure de plus grande importance : liaisons RAVeL, raccourcis vélo, balisage complet, renforcement des stationnements vélo.

### Phase 4

Passer au marketing social : actions dans les écoles, prêt de vélos communaux, permanence vélo (petites réparations, conseils...), promotion et communication du Plan communal cyclable (via concours, publicités, films...).

## Les Conseillers en Mobilité : un réseau de compétences au niveau communal

La problématique de la mobilité, par les différents enjeux qu'elle revêt, ne cesse de se complexifier. Il est donc indispensable, d'encadrer son développement afin de ne pas éparpiller les énergies.

Le Conseiller en Mobilité (CeM) est donc essentiel dans une commune. Il est le chaînon qui relie entre eux les décideurs politiques, les responsables techniques et les usagers de l'espace public. Il est aussi celui qui est appelé à répercuter le Plan Wacy à l'échelon local. En contact permanent avec ces acteurs, le CeM dispose des compétences qui lui permettent d'identifier et comprendre les dysfonctionnements, de les répercuter auprès des responsables concernés et d'organiser avec eux les échanges nécessaires à leur résolution en bonne intelligence. Depuis le lancement de la formation à cette fonction, en 1999, la majorité des communes se sont dotées d'un CeM. Sur les 939 CeM actifs

aujourd'hui, plus de 350 le sont au sein d'une structure communale, en ce compris les membres des polices locales.

### Une action concertée

Peu après la création de leur fonction, les CeM ont été organisés en réseau afin de leur permettre d'optimiser leur action. Ce réseau permet aux conseillers d'approfondir ensemble leurs connaissances, ce qui permet ensuite à chacun d'échanger et de débattre autour de la mobilité grâce à un langage commun. En outre, il participe à l'accroissement de la reconnaissance des CeM par leurs interlocuteurs et améliore ainsi l'efficacité de leurs initiatives. Le rôle essentiel joué par les conseillers au sein des communes qui ont choisi de poser leur candidature en tant que commune pilote Wallonie cyclable constitue un excellent exemple de leur implication et de leur efficacité.

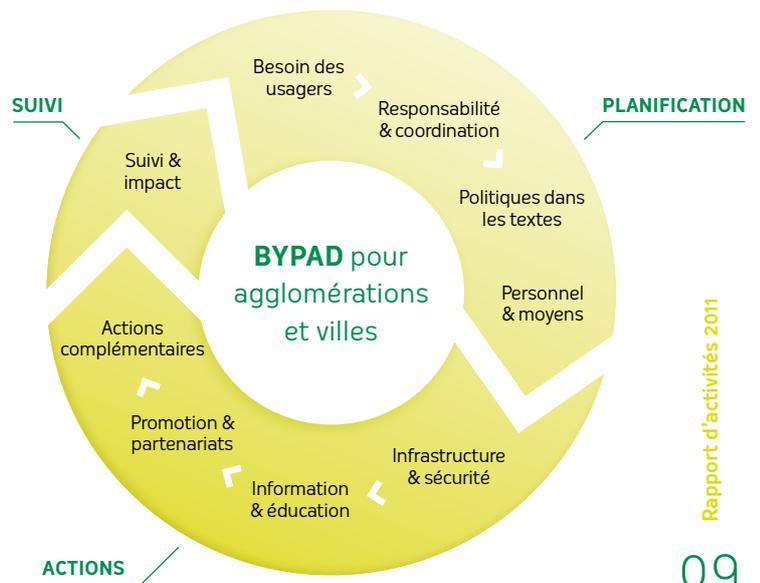
## BYPAD, un diagnostic complet de la politique cyclable

BYPAD signifie Audit de la Politique cyclable (*BicYcle Policy AuDit*). C'est un outil qui s'appuie sur le "management qualité", une méthodologie certifiée dont la finalité est de s'assurer qu'une politique est appliquée telle qu'elle a été définie et vers la réalisation des objectifs qui lui sont assignés (voir graphique). Fort d'une expérience acquise dans d'autres villes européennes, BYPAD analyse les forces et les faiblesses des mesures et actions liées aux politiques cyclables. BYPAD s'intéresse donc à toutes les étapes du processus de production de la politique cyclable.

La démarche est menée de manière concertée entre des représentants des élus, des techniciens et des usagers. Conduite avec l'aide d'un facilitateur extérieur, la méthode amène les participants à s'interroger sur tous les aspects de la politique cyclable : les infrastructures, bien sûr, mais également, les objectifs fixés, les moyens humains et financiers dégagés, le travail d'éducation et de sensibilisation qui est mené, de même que les indicateurs de suivi et d'évaluation qui sont mis en place.

Les conclusions de BYPAD permettent, *in fine*, de développer des solutions durables au travers de mesures simples et adaptées. La qualité des Plans communaux

cyclables élaborés par les 15 communes présélectionnées dans le projet de communes pilote Wallonie cyclable a convaincu la Wallonie de l'intérêt de cette approche concertée.



Marie-Claire Schmitz

### 3 questions à Marie-Claire Schmitz (CeM de la Ville de Liège)

#### Quel est votre rôle en tant que CeM ?

Coordonner, principalement, la politique cyclable de la Ville de Liège en m'inscrivant dans la politique de mobilité globale définie par celle-ci. Je travaille au sein d'une cellule stratégique qui regroupe des matières amenées à être traitées de manière plus transversale. Nous sommes donc en contact avec différents départements comme l'urbanisme, les travaux publics, la police etc. Cela nous permet d'intégrer le réflexe et la dimension cyclable dans différents départements amenés à traiter ce volet-là.

#### Depuis quand êtes-vous conseillère vélo ?

J'ai été engagée en 2009 par la Ville de Liège, avant le lancement du projet wallon des Communes pilotes. J'ai commencé avec les outils répertoriés et ai pu redéfinir le plan vélo 2010-2015 qui prévoyait une série d'actions. Il y a donc eu un travail en amont du projet des Communes pilotes Wallonie cyclable. Ce dernier a permis d'affiner les objectifs, d'apporter des moyens budgétaires et de préciser les actions.

#### Comment voyez-vous l'avenir du vélo ?

Je suis sincèrement positive et optimiste. Liège redéploie sa mobilité. Avec 36,4 % des ménages ne possédant pas de voiture (contre une moyenne wallonne de 23,3 %), il est possible mais aussi nécessaire d'offrir des alternatives à ces Liégeois qui ne privilégient pas l'auto. Beaucoup d'actions concrètes sont mises en place, dont le tram, et le vélo en est bien sûr l'une des principales.

# Infrastructures

## Bien plus que des pistes cyclables

On pourrait penser que concevoir un Plan cyclable revient à créer des pistes cyclables un peu partout. La réalité est bien plus complexe et tient compte d'un grand nombre de paramètres à la fois humains et environnementaux.

Les aménagements doivent être conçus pour être sûrs, confortables, agréables, cohérents et rapides pour tous les cyclistes, quel que soit leur âge ou leur pratique du vélo. Ils doivent aussi tenir compte de la vitesse et de la densité du trafic, mais aussi de sa composition, (présence de poids lourds), de la pente de la voirie, de la présence de stationnements, du gabarit de la chaussée, etc.

### Divers aménagements possibles

#### > Les quartiers en zone 30

Les quartiers en zone 30 sont des zones d'habitation, de centres villes ou de villages dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km/h, s'y mélangent donc sans dangers les circulations cycliste et automobile. Leur but est de créer un espace sécurisant de mixité et de cohabitation pour tous les usagers y compris les cyclistes. Cette mesure présente de multiples avantages, dont l'amélioration de la qualité de vie (moins de bruits, moins d'émissions de gaz d'échappement...) n'est pas le moindre. Mais c'est la sécurité qui constitue l'un des grands enjeux de cette mesure. Ceci explique l'installation des zones 30 aux abords des écoles. La gravité des accidents encourus par les piétons ou les cyclistes est significativement moins élevée lorsqu'ils sont causés par des véhicules circulant à faible allure, et le nombre d'accidents lui-même est en importante diminution.



Les quartiers en zone 30 ne pourront se développer qu'au prix d'un changement profond des mentalités, même si de grandes villes européennes ont déjà mis en place cette mesure, parfois très intensivement. En Wallonie, si Mons et Namur font figure de bons élèves, Ciney pourrait bientôt être la 1<sup>ère</sup> de sa classe. Cette ville (qui figurait parmi les 13 communes cyclables pré-sélectionnées) a en effet pris la décision radicale de faire passer son centre-ville en zone 30. Signe d'encouragement : plusieurs Communes pilotes Wallonie cyclable ont inclus des zones 30 dans leur Plan communal cyclable.

#### > BCB (Bandes Cyclables Banalisées)

Dans certains cas, il est compliqué de rendre compatible les routes qui accueillent un trafic local et à vitesse élevée avec le développement d'une politique favorable pour les cyclistes. Dans ce cadre, soit on réduit la vitesse autorisée à 50 km/h, ce qui est parfois difficile à contrôler, soit on sépare les trafics en créant des pistes cyclables, ce qui nécessite parfois un élargissement de l'infrastructure, mais élargir coûte cher et n'est pas toujours possible.



Développer  
les infrastructures



C'est là qu'intervient le concept de "Voies Centrales Banalisées" ou plus souvent "Bandes Centrales Banalisées" (BCB). Le principe en est simple : 2 marquages discontinus longitudinaux laissent un espace libre de 3 m au centre et dégagent des espaces d'environ 1,50 m en bordure de chaussée, praticables par les cyclistes. Les véhicules motorisés circulent au centre, sur une seule voie, et peuvent empiéter sur les bandes latérales lorsqu'ils croisent d'autres véhicules.

Très répandu au Pays-Bas mais encore inédite en Wallonie, cette mesure fait actuellement l'objet d'une opération-pilote à Walhain ainsi qu'à Tinlot. Si les résultats s'avèrent positifs, la mesure pourrait être étendue dans la Région Wallonne.

#### > Le RAVeL

Le Réseau Autonome de Voies lentes (le RAVeL) est un réseau de voiries réservé aux usagers non motorisés. Depuis l'inauguration de la première ligne en 1996, le réseau n'a cessé de grandir pour compter à ce jour environ 1250 km de voies autonomes et 450 km de chemins de liaisons, de pré-Ravel et de voies vertes communales.



Le RAVeL a un statut officiel qui le range dans la catégorie fonctionnelle en tant que voirie publique. Mais le RAVeL est plus qu'une simple infrastructure. En s'attachant à créer de nouvelles habitudes dans les manières de se déplacer, le RAVeL favorise également le développement social, économique et culturel d'une région. C'est aussi une contribution à la mise en place d'une politique de développement durable au niveau européen.

> Infos et cartes sur [www.ravel.wallonie.be](http://www.ravel.wallonie.be)

## Le Schéma Directeur Cyclable

Un outil de planification pour aboutir au réseau physique qui en découle : le Réseau Wallonie cyclable.



En 2007, le Gouvernement wallon a décidé d'élaborer un Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie.

L'étude du Schéma Directeur Cyclable s'est terminée en 2010; le Plan Wallonie cyclable a inscrit cet outil dans la Stratégie cyclable régionale.

Le Schéma Directeur Cyclable consiste en un maillage de la Wallonie par des itinéraires cyclables de qualité (notamment le RAVeL), reliant des pôles sélectionnés selon des critères bien précis.

L'étude des différentes liaisons du Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie a été confiée par le SPW à un prestataire de services qui a été en contact permanent avec les administrations régionales et locales concernées ainsi qu'avec les associations spécialisées. En effet, aux différents niveaux administratifs, de nombreuses infrastructures existent ; une partie du travail consiste à les identifier et à en déterminer le potentiel d'utilisation en vue de les inclure dans le Schéma.

Seuls les tronçons du Schéma directeur qui offriront de bout en bout le niveau de qualité requis (sécurité, praticabilité, confort, pente, attrait paysager) seront intégrés au Réseau Wallonie cyclable. Ils feront l'objet d'une signalisation directionnelle ad hoc et seront repris dans une cartographie accessible à tout public.

Le Réseau Wallonie cyclable constitue la colonne vertébrale sur laquelle devront se greffer de façon cohérente les autres réseaux, dont le RAVeL, ainsi que les itinéraires cyclables couvrant un territoire plus restreint.

Pôles et maillage





Militza Zamurovic

### 3 questions à Militza Zamurovic

(Madame Vélo, Directrice des routes régionales du Brabant Wallon)

#### Quel est votre rôle dans le cadre du Plan Wallonie cyclable ?

*Je suis la Madame Vélo de la province du Brabant wallon. En tant que personne-ressource en charge des routes régionales, les communes peuvent m'adresser leurs problèmes pour essayer de trouver ensemble des solutions.*

#### Vous avez les moyens d'être efficace ?

*Dans certains cas, j'ai l'autonomie suffisante pour prendre les décisions et faire avancer les projets. Dans d'autres situations, lorsque la mise en œuvre des solutions est plus complexe par exemple, je peux consulter ma hiérarchie, ou la Manager vélo régional.*

#### Quelle est l'évolution au sein des communes ?

*Le Plan Wallonie cyclable en est à son début. L'impulsion a été donnée et on sent bien que la volonté est là. La motivation des personnes concernées fait vraiment plaisir à voir.*



### Les points noirs vélo

**Définition :** un point noir, pour un cycliste, c'est un endroit de passage inévitable qui présente un grand danger ou un inconfort pour la pratique du vélo.

L'un des objectifs opérationnels du Plan Wacy consiste à réduire le nombre de points noirs vélo, en priorité sur les routes régionales. La Direction des déplacements doux de la DGO1, qui pilote cette mesure, va s'atteler à cette mission en se basant sur le relevé des points noirs sur routes régionales réalisé en 2008 par le GRACQ. Cette étude relève 139 points noirs situés sur 21 villes et communes où l'asbl est active.

Une actualisation de cette liste est prévue en lien avec les Plans communaux cyclables des communes pilotes, les Schémas Directeurs Cyclables régionaux et territoriaux. Ensuite, en concertation avec les divers acteurs concernés (GRACQ, Mmes et MM. Vélo des Directions territoriales concernées...), des solutions vont être proposées pour réduire le nombre de points noirs. Il faudra tenir compte du rapport coût/ bénéfice, de la localisation, et des programmes de travaux des directions territoriales pour la hiérarchisation des actions.

# Intermodalité



## Maison des Cyclistes



Liège, Mons, Namur et Ottignies sont les 4 villes wallonnes qui disposent d'une Maison des Cyclistes (il en existe également une à Bruxelles). Elles sont un lieu d'accueil et d'information pour les citoyens qui ont opté pour le vélo (ou sont sur le point de le faire) comme moyen de déplacement quotidien. Gérées par l'asbl *Pro Velo*, elles font partie du réseau des Points Vélo et accueillent également des associations actives dans la promotion de ce moyen de transport doux.

### Cyclistes actifs et candidats-cyclistes

La volonté de la Maison des Cyclistes est, d'une part, de conforter les cyclistes dans leur choix et d'autre part, d'achever de convaincre les cyclistes "potentiels mais encore hésitants".

Aux premiers, la Maison des Cyclistes fournit par exemple la possibilité de réparer leur vélo (en mettant à disposition un atelier équipé) ou de le faire réparer (1850 réparations en 2011), dans la journée, par des techniciens. Ils se voient aussi proposer des parkings entretenus et qui bénéficient d'un contrôle social plus important.

Aux seconds, des itinéraires sont conseillés (domicile-travail, domicile-gare...), des vélos pliants ou électriques sont proposés à la location (144 personnes ont fait le test en 2001), et bien d'autres choses encore. Le but est ici de persuader l'utilisateur, en lui permettant d'essayer la solution vélo la plus adaptée.

## Focus du groupe SNCB

Les vertus environnementales du train sur les longues distances ne sont pas à rappeler. Il est cependant possible d'accéder au train depuis son domicile (ou vice-versa) autrement qu'en prenant sa voiture.

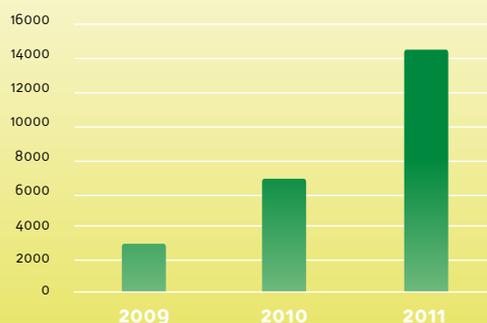
La philosophie actuelle du groupe SNCB est de mettre en place une mobilité en réseau. Le train constitue un squelette de transport pour des distances relativement grandes et c'est l'opérateur ferroviaire SNCB qui est chargé de mettre ce service à disposition. En tant que gestionnaire des gares, la SNCB Holding s'efforce de proposer un maximum de services qui permettent d'effectuer les trajets domicile-gare ou gare-lieu de travail ou gare-école. Le vélo est ici aussi l'un des modes de transport les plus intéressants pour inciter à laisser la voiture à la maison.

La vente de petit matériel, le dépôt-vente de vélos, des formations mécaniques (270 personnes formées en 2011), la fourniture d'itinéraires GPS (10.000 consultations en 2011), la gravure des vélos pour prévenir le vol, la location à long terme de vélos (430 en 2011)... sont également proposés.

### La croissance de la demande prouve la pertinence du projet

La légitimité de cette initiative s'est rapidement avérée. À titre d'exemple, la Maison des Cyclistes de Namur a vu sa fréquentation mensuelle moyenne passer de 65 visites spécifiques en 2009 à 495 en 2011. Une évolution qui montre que les choses avancent. Dans le bon sens.

Évolution des visites annuelles



### Le réseau des Points Vélo

Ce réseau constitue un élément important dans la dynamique de mobilité durable et de développement des moyens de transport doux. Accueillis dans ou aux abords des gares ferroviaires, les Points Vélo prônent l'utilisation du vélo en complément des transports en commun (train, bus) et entendent convaincre, en proposant divers services dédiés aux cyclistes, de laisser la voiture au garage pour les trajets courts. Aujourd'hui, on compte 29 Points vélo en Flandre et 4 à Bruxelles et le réseau se développe également sur le territoire wallon. On y dénombre actuellement 4 Points Vélo, dont la gestion est confiée à l'asbl *Pro Velo* via les Maisons des cyclistes.



## Groupe SNCB. La vélo-mobilité est sur les rails

En plus d'accueillir les Maisons des Cyclistes et les Points vélo, le groupe SNCB a mis en place plusieurs autres actions. Créer des parkings vélos en nombre suffisant tout en veillant à leur confort d'utilisation et à leur entretien est l'une d'entre elles. Plus de 70.000 emplacements sont actuellement disponibles en Belgique, pour un objectif de 78.000 en 2012. Des garages avec contrôle d'accès et vidéo-surveillance sont également créés dans les grandes gares. Il y a également les Blue-bike, un service de vélos partagés avec abonnement, proposé à partir des gares où il y a un Point Vélo. Le Blue-Bike doit cependant, encore trouver son public.

### Nombre d'emplacements vélo en 2011 dans les gares wallonnes du groupe SNCB

<b>Nombre d'emplacements vélos en Wallonie</b>	3760 (chiffre total)
<b>Nombre d'emplacements vélo couverts en Wallonie</b>	2572
68% d'emplacements couverts sur l'offre totale d'emplacements vélos	
<b>Nombre d'emplacements vélo non couverts en Wallonie</b>	1188
32% d'emplacements non couverts sur l'offre totale d'emplacements vélos	

(source : SNCB)

## Vélocité : Un concept qu'on ne peut que louer

Si la location d'un vélo à la journée est une formule intéressante, les horaires ne sont pas toujours des plus pratiques. L'initiative de la Ville de Liège résout ce problème en proposant un système de location au mois (10 €), au trimestre (20 €) ou à l'année (80 €). Pour un prix plus que raisonnable, un vélo de ville neuf, performant, totalement équipé et muni d'un cadenas de haute sécurité est à vous pour la durée de votre choix. Une formule qui pourra aussi séduire les personnes qui envisagent l'achat mais sont encore hésitantes.

## Le CycloTEC : l'intermodalité bus-vélo

Les TEC ont lancé un système d'abonnement combiné bus-vélo et mettent un vélo pliable à disposition de l'utilisateur. Doté d'une transmission par courroie, robuste mais léger, le CycloTEC est très facile à manipuler. Les avantages de la formule CycloTEC sont nombreux : un gain de temps notable sur les trajets vers ou au départ de l'arrêt, des correspondances fastidieuses évitées, et le problème du parking (avec son corollaire, le risque de vol) qui ne se pose pas puisque, plié, le vélo s'emporte aisément.



Emmanuel Lecharlier

## 3 questions à Emmanuel Lecharlier (Correspondant vélo du Groupe TEC)

### Quels sont les apports concrets du Groupe TEC dans le cadre du Plan Wallonie cyclable ?

Dans certaines gares de bus ou de trains (ou parfois les deux), le Groupe TEC installe des dispositifs pour ranger les vélos (simples arceaux, box fermé à clé). Plus récemment, au printemps 2010, une initiative importante a été le lancement de l'abonnement CycloTEC.

### Existe-t-il d'autres initiatives ?

La SRWT est partenaire de l'asbl Pro Velo. L'une des concrétisations de ce partenariat est une formation spécifique sur le thème du vélo que nous faisons suivre à nos agents d'accueil. La Maison du TEC étant la Maison de la mobilité, nous devons pouvoir répondre aux questions liées à la pratique du vélo.

### Le Groupe TEC élargit donc son champ d'action ?

Nous devons également nous positionner comme fournisseur d'autres services que les lignes de bus. Dans cette optique, nous développons différents types de partenariats avec Pro Velo, ou Cambio (Voitures partagées) et VAP (Voitures À Plusieurs, co-voiturage) pour l'automobile.

# Éducation



## Brevet du cycliste

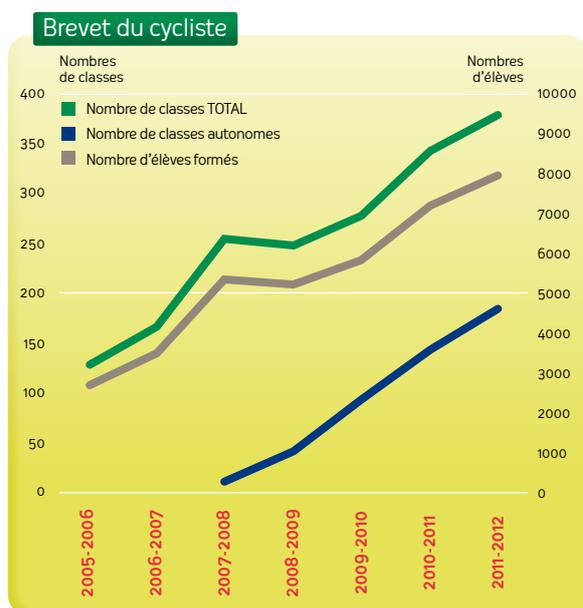
Entre 10 et 12 ans, le désir d'indépendance des enfants s'affirme. Ils souhaitent, par exemple, se rendre à l'école par leurs propres moyens. Et souvent, cela signifie y aller à vélo. Malgré les avantages évidents en matière de santé ou d'environnement, les parents n'accueillent pas toujours cette demande avec le sourire.

L'augmentation croissante du trafic automobile conjuguée à un défaut de pratique régulière en rue génèrent une angoisse compréhensible. Pas seulement dans le chef des parents d'ailleurs: l'enfant lui-même ne se sent pas en sécurité dans la circulation.

C'est ce constat qui a poussé la Wallonie à développer, avec l'IBSR et Pro Velo, le "Brevet du cycliste". Le but: donner aux enfants les connaissances théoriques et pratiques nécessaires pour se sentir à l'aise à vélo en rue. Il apprend le code de la route, mais également à manier son vélo avec assurance et à se déplacer, principalement sur un itinéraire familial, dans des conditions réelles de circulation. Après des examens portant sur la théorie et la pratique, un brevet est décerné.

Comme en témoigne le graphique ci-joint, cette initiative qui a débuté 2003-2004 est de plus en plus populaire. Pour l'année scolaire 2011-2012, le pourcentage d'élèves de 5<sup>e</sup> primaire qui reçoivent la formation atteint 19,5%. Ce parcours pédagogique et son aboutissement lors d'un test sur voirie en situation réelle a même reçu, en 2008, un Prix Européen de la Sécurité Routière. La Région wallonne a bien l'intention d'intensifier le programme, en impliquant davantage d'écoles et de classes mais aussi en organisant des formations et des certifications spécifiques en collaboration avec la Fédération Wallonie-Bruxelles.

Suite à ce succès, Pro Velo forme désormais les écoles pour que celles-ci deviennent autonomes et puissent à leur tour faire passer ce brevet.



(source : SPW - DGO2)

16

Plan Wallonie cyclable



Fabrice Myant

## 3 questions à Fabrice Myant

(Maître spécial en éducation physique, École St Louis à Ghlin)

### Selon vous, qu'apporte le Brevet du cycliste à l'enfant ?

Ce brevet permet à l'enfant de prendre conscience du fait que la voiture n'est pas le seul moyen pour se déplacer. Il lui permet également d'exercer une activité physique, de devenir plus indépendant, ce qui le prépare à l'autonomie exigée en secondaire et le sensibilise à la sécurité routière. Il y a même des enfants qui, après obtention de leur brevet, apprennent à leurs parents à mieux rouler !

### Pensez-vous que cette autonomie est bien réelle sur le terrain ?

Oui, sur les parcours que l'enfant a appris mais pas suffisamment sur les nouveaux itinéraires. Nous sensibilisons d'ailleurs les parents à ce sujet pour que, à l'occasion, ils accompagnent leurs enfants sur de nouveaux trajets.

### Quels sont les freins qui subsistent à l'usage du vélo par les jeunes ? Faut-il ne les envisager que du point de vue parental ?

Il est vrai que les parents ont peur des automobilistes ou des routes difficiles, mais ils ne sont pas le seul frein au développement de ce projet. Le fait que les routes ne soient pas toujours faites pour les cyclistes, une météo souvent capricieuse et le manque d'emplacements pour ranger les vélos dans les écoles sont également des obstacles non négligeables. Ceci dit, il y a environ 40 Brevets du cycliste délivrés par an dans notre école. Nous pouvons donc nous estimer heureux.



Initier  
l'usage du vélo



Laurent Barthélemy

Pro Velo

### 3 questions à Laurent Barthélemy

(Responsable du programme pédagogique Pro Velo Éducation)

#### Quelles sont les principales actions menées par le programme Vélo-éducation de Pro Velo dans le cadre du Plan Wallonie cyclable ?

Ce sont principalement trois grands axes de notre programme pédagogique qui sont exploités dans le cadre du Plan Wallonie cyclable.

- › La formation des enfants à la conduite à vélo dans le cadre du projet du "Brevet du cycliste", un parcours pédagogique d'une trentaine d'heures.
- › La confection d'itinéraires pour se rendre à l'école à vélo et le changement de comportement dans le cadre du projet "Construire son REVe". Celui-ci s'avère être une excellente piste d'exploitation du Brevet du cycliste et il en accentue l'impact.
- › La formation de formateurs et d'accompagnateurs vélo qui nous permet de nous appuyer sur les ressources locales et d'ainsi impulser nos projets avant de les voir pérennisés par les équipes pédagogiques et les forces vives locales.

#### Qu'en est-il de la formation de formateurs dans le cadre du Plan Wallonie cyclable ?

Nous sommes aussi opérateurs à l'IFC (Institut de Formation en Cours de Carrière) pour le milieu de l'enseignement. Nous formons 200 enseignants par an à l'encadrement et à la préparation d'un groupe à vélo.

#### Cette formation ne devrait-elle pas faire partie du cursus scolaire des enseignants ?

Nous y travaillons. Avec l'aide de Wallonie cyclable, nous organisons des formations dans les hautes écoles, au niveau des sections pédagogiques (futurs enseignants, institutrices, maîtres spéciaux en éducation physique, futurs éducateurs...).

Ce programme de formation de formateurs est pour nous l'occasion de sensibiliser aux bienfaits de la vélo-éducation et de transmettre notre méthodologie aux professionnels du secteur ou à toute bonne volonté intéressée par nos projets. Il recèle donc un important potentiel d'effet levier et de développement de la Vélo-éducation.

# Promotion / sensibilisation

Un projet tel que le Plan Wallonie Cyclable, dont l'ambition est de modifier profondément et durablement les pratiques en matière de déplacements courts, doit bénéficier de la plus grande visibilité possible pour atteindre ses objectifs. Cette visibilité passe, entre autres, par ces quelques initiatives.

## Printemps de la Mobilité

Plus que les adultes, les enfants sont sensibles aux modes de transport alternatifs, n'ayant pas encore été formatés par la société du "tout à l'automobile".

Le Printemps de la Mobilité est une opération organisée dans les écoles de Wallonie pour promouvoir l'usage du vélo, de la marche ou du co-voiturage. Au travers de trois projets conçus par des associations spécialisées, subsidiés par la Wallonie, par le biais d'animations et de formations, les enfants mettent en place des solutions concrètes (conception d'itinéraires cyclables ou piétons, système organisé de co-voiturage,...) que les communes, impliquées dans le processus, tentent de réaliser. Le but de ce Printemps est aussi de susciter chez chacun une réflexion sur la mobilité tout au long de l'année.

### Projet "L'école au bout des pieds"

"L'école au bout des pieds" est un projet de mobilité piétonne dont le but principal est d'apprendre aux enfants à se déplacer en rue en tenant compte des dangers de la circulation.

**Opérateurs :** Gamah, Sentiers.be et Empreintes asbl



### Projet "Construire son REVe" (Réseau des Écoliers à Vélo)

Le Réseau des Écoliers à Vélo (REVe) est un projet complémentaire au Brevet du cycliste. Le but pour les élèves et les formateurs est d'élaborer un itinéraire cyclable idéal, permettant aux enfants de rejoindre l'école en toute quiétude, en évitant le maximum des pièges potentiels de la route.

**Opérateur :** Pro Velo



### Projet "Schoolpool" de mise en place d'un logiciel de co-voiturage scolaire

"Schoolpool" est un projet de co-voiturage scolaire. C'est un site Internet spécifique, avec une base de données, qui permet aux élèves et à leurs parents de trouver des co-voitureurs afin de s'organiser plus facilement pour se rendre à l'école ensemble.

**Opérateur :** Taxistop

### Projet "Génération Tandem Scolaire" (GTS)

"Génération Tandem Scolaire" est un projet de mobilité cyclable qui permet à des enfants d'apprendre à rejoindre l'école à vélo grâce à l'accompagnement d'adolescents formés qui les parrainent. Ensemble, ils forment des tandems : un enfant du dernier cycle de l'enseignement primaire ou du premier degré de l'enseignement secondaire est encadré, à vélo, sur le trajet domicile-école par un jeune de la fin du secondaire.

**Opérateur :** Empreintes asbl



Encourager  
la pratique du vélo

## Ateliers "mécanique vélo"

Les ateliers vélos contribuent au recyclage et la récupération, notamment par la possibilité d'acheter des vélos d'occasion de qualité à un prix intéressant. Les ateliers sont réunis en réseau sous l'appellation l'HeureuxCyclage.be, qui joue un rôle de relais d'informations entre les différents membres.

Certains de ces ateliers visent la "Vélonomie", c'est-à-dire l'autonomie de l'entretien et la réparation d'un vélo dans une logique où coopération et solidarité sont mises en œuvre. Des techniciens encadrent et mettent le matériel adéquat à disposition tout en apprenant à maîtriser la mécanique du vélo.

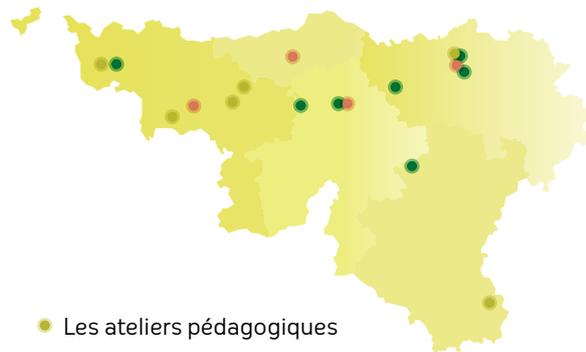
D'autres jouent un rôle d'insertion socio-professionnelle. Des personnes y suivent des formations, réapprennent à s'insérer dans un cadre professionnel en réparant des vélos qui pourront ensuite être proposés à la vente.



Enfin, quelques ateliers offrent des services pratiques, d'accueil et d'information aux cyclistes. Ils sont situés à proximité d'un nœud de mobilité important où l'intermodalité entre le vélo et les transports en commun est possible.

Outre ces aspects, ces ateliers remplissent également une mission citoyenne, dans un cadre plus large.

### Localisation des Ateliers "mécanique vélo" en Wallonie



- Les ateliers pédagogiques
- Les ateliers d'insertion
- Les points vélo

## Le Beau Vélo de RAVeL

Le Beau Vélo de RAVeL, c'est l'émission radio et TV de la RTBF qui emprunte les chemins de ce Réseau Autonome des Voies Lentes. Cet événement familial dont la popularité ne se dément pas draine des milliers de cyclistes. Si le vélo a la part belle, les marcheurs, joggers, cavaliers et autres utilisateurs de moyens de transport doux ne sont pas oubliés et prennent part à cette grande fête hebdomadaire. Inévitablement, lors de chaque édition, la convivialité s'installe, encouragée par la beauté des sites que sillonne le Beau Vélo de RAVeL autant que par l'apaisante sérénité des cours d'eau qu'il lui arrive de longer.

C'est à ce titre que le Beau Vélo de RAVeL est exemplaire : il incarne parfaitement les valeurs liées à la pratique du vélo quotidien.

# Wallonie : 2 roues et quelques chiffres



**50%**

Un ménage wallon sur deux possède un ou plusieurs vélos

**125.000**

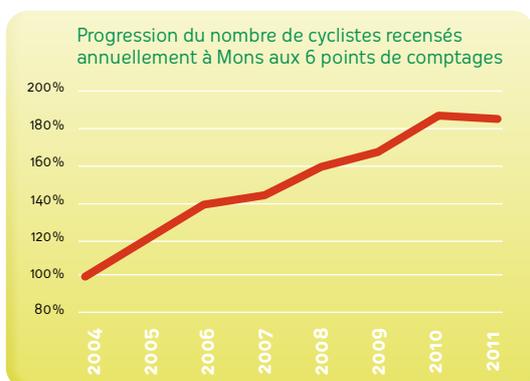
Plus de 125.000 wallons pratiquent quotidiennement le vélo (au moins 5 jours par semaine)

**380.000**

Plus de 380.000 wallons pratiquent le vélo au moins une fois par semaine (source IWEPS - Beldam 2010 - Calcul SPW)

**+82%**

Depuis 2004, la Maison des cyclistes de Mons effectue annuellement des comptages. Le nombre de cyclistes recensés marque une progression nette.



(source : Pro Velo - calcul SPW)

**x 5**

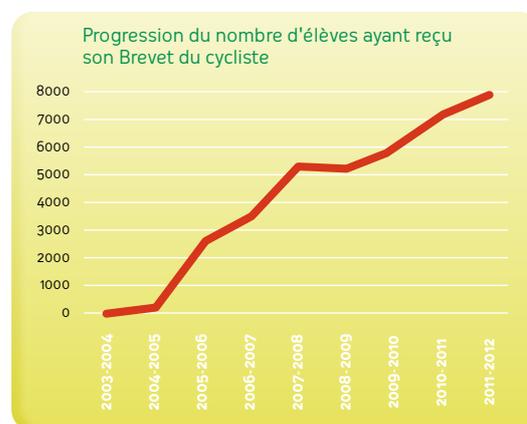
Depuis 2009, la fréquentation annuelle des 4 Maisons des cyclistes de Wallonie a été multipliée par 5.



(source : Maison des cyclistes)

**20%**

Près d'un petit wallon sur 5 passe le Brevet du cycliste. Ce chiffre augmente régulièrement.



(source : SPW - DGO2)

20

Plan Wallonie cyclable

La politique cyclable en Wallonie, c'est notamment :

**1**

1 Manager vélo régional

**5**

5 fonctionnaires régionaux spécifiquement affectés à la dynamisation de Wallonie cyclable ;

**24**

24 correspondants Wallonie cyclable au sein du SPW, de l'IWEPS et du groupe TEC

**10**

10 Communes pilotes pour un budget annuel de **4,5 millions d'euros** du Département de la Mobilité et **1 million d'euros** du Département des Routes.

## > CONTACTS



### DGO1 "Routes et Bâtiments"

Département des Infrastructures subsidiées  
Direction des Déplacements doux  
et des Projets spécifiques (DGO1.71)  
Boulevard du Nord, 8 - 5000 NAMUR

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



### DGO2 "Mobilité et 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** : Charlotte DALLEMAGNE, Attachée,  
coordinatrice du Plan Wallonie cyclable : 081/77 31 34



### Ont participé à l'élaboration de ce rapport :

Jean-Louis Carpentier (*photographe du SPW*)  
Nathalie Carpentier (*Pro Velo*)  
Michel Destrée (*Cabinet du Ministre Henry*)  
Ariane Duckers (*DGO2*)  
Dirck Dufour (*TIMENCO*)  
Bernadette Gany (*DGO2*)  
Luc Goffinet (*Gracq*)  
Stéphane Hendricks (*SNCB-Holding*)  
François Leruth (*DGO1*)  
Rémy Van Genechten (*L'HeureuxCyclage.be*)  
Bertrand Willems (*Pro Velo*)

### Ont contribué à l'élaboration et à la lecture de ce rapport :

Elodie Bizet (*DGO1*)  
Charlotte Dallemagne (*DGO2*)  
Alice Gobiet (*DGO2*)  
Chantal Jacobs (*DGO1*)

### Éditeur responsable :

Dirk De Smet, Directeur général (*DGO1*)  
Yvon Loyaerts, Directeur général (*DGO2*)

### Le comité d'accompagnement est composé de :

Charlotte Dallemagne (*DGO2*)  
Jean-Pol Delory (*Cabinet du Ministre Furlan*)  
Sébastien Deschamps (*Cabinet du Ministre Di Antonio*)  
Michel Destrée (*Cabinet du Ministre Henry*)  
Alice Gobiet (*DGO2*)  
Chantal Jacobs (*Manager régionale vélo, DGO1*)

Le comité d'accompagnement remercie vivement tous les intervenants ayant collaboré à l'élaboration de ce rapport.

### Le rapport d'activités a été réalisé par l'Agence PYM

Direction : Pierre-Yves Minon  
Copy : Michel Hesbois, Florence de Thier  
Graphiste : Ronald Gray  
Photographe : Jean-Yves De Regge

### Impression : NUANCE 4

N°68 Parc industriel Nord - Rue des Gerboises 5 - 5100 Naninne

Photos : © Pro Velo, © SPW, © Shutterstock



Le Plan **Wallonie** sur le web :

**[mobilite.wallonie.be](http://mobilite.wallonie.be)**