



# Mémemorandum Wallonie

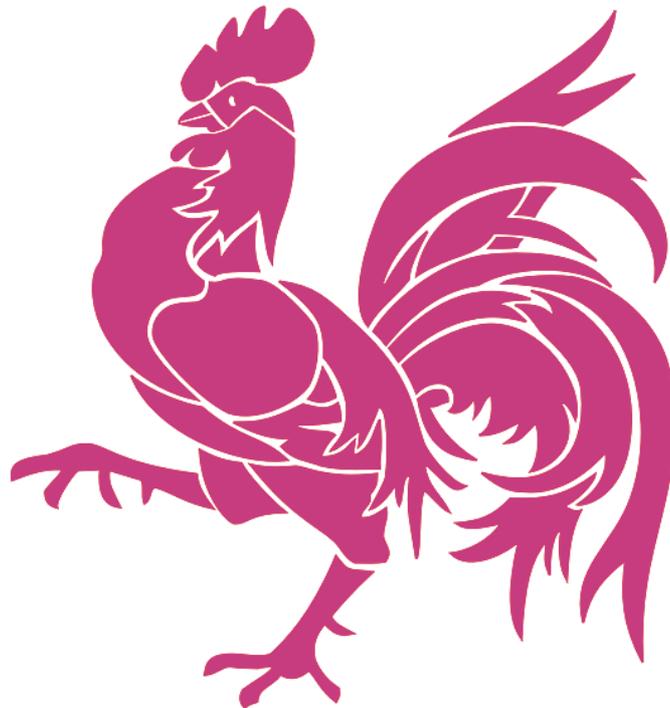
# Une mobilité plus durable pour une meilleure qualité de vie en Région Wallonne

## Pourquoi développer le vélo en Wallonie ?

L'usage du vélo se développe partout en Europe. Au fil des dernières années il est devenu une alternative crédible sur de courtes et moyennes distances, ce qui est d'ailleurs encouragé par la Région. Il est important de continuer et d'amplifier ces efforts.

Il faut continuer à investir dans le vélo parce qu'il améliore :

1. la santé des Wallons (recommandation de l'OMS : 30 minutes d'activité par jour !);
2. le pouvoir d'achat des citoyens : un vélo qui remplace une voiture pour aller travailler, c'est deux mois de salaire net en plus dans la poche d'un employé ;
3. l'indépendance énergétique de la Wallonie : le vélo ne consomme presque pas d'énergie, alors que 95% de nos combustibles sont importés ;
4. le respect des accords climatiques : le vélo n'émet aucun gaz à effet de serre ;
5. l'accès aux transports en commun dans les zones rurales ;
6. l'autonomie des femmes et des enfants, qui gagnent davantage en mobilité et en liberté ;
7. le budget des infrastructures et transports de la Région, moins sollicité pour les transports en commun et les infrastructures routières quand un transfert modal s'opère vers le vélo ;
8. l'agrément de l'espace public, moins soumis au bruit et à la pollution atmosphérique.



## AXE 1 – Au niveau de la politique vélo

*Pour améliorer les déplacements à vélo c'est toute une politique qu'il faut mettre en place. On ne peut pas y arriver uniquement avec des mesures "one shot". Le tout en concertation avec les usagers et des moyens adéquats pour atteindre les objectifs.*

### QUELLES MESURES ?

- **Un vrai plan « Wallonie cyclable » 2.0, concerté avec les usagers/usagères**

Le plan Wallonie cyclable 1.0, lancé par la Région en 2010, contenait beaucoup de mesures coordonnées pour développer l'usage du vélo en Wallonie. A l'heure actuelle il n'y a plus de plan vélo régional opérationnel sur la table, mais seulement des visions, non assorties de mesures concrètes, et des mesures isolées (cf. prêt gratuit de vélos électriques ou connections au RAVeL).



- **Un budget régional pour le vélo d'au moins 20 €/an/habitant**

Les régions autour de la Wallonie, qui se sont lancées dans une politique vélo plus ambitieuse, y affectent toutes un budget conséquent par an et par habitant : 21 € en Flandre, 25 € aux Pays-Bas. On détermine généralement un seuil minimal de 10 €, en-dessous duquel le vélo ne peut pas prendre son essor. Ce seuil de 10 € est déjà atteint en Région bruxelloise. La Wallonie dépense actuellement seulement 5€/an/habitant.

- **Une prise en compte systématique du vélo sur les routes régionales**

La "Déclaration de politique régionale 2014-2019" le prévoyait déjà, mais l'observatoire annuel du GRACQ sur le terrain montre chaque année que certains chantiers oublient le vélo.

→ Nous proposons un passage par la Direction des déplacements doux du SPW de tous les plans d'aménagements routiers situés sur des itinéraires vélo régionaux ou locaux

→ Nous demandons une concertation systématisée avec le GRACQ, en amont des projets routiers, via des réunions régulières avec chaque direction territoriale concernée

- **Une meilleure formation des fonctionnaires wallons et communaux**

Si la Région dispose d'un réseau de conseillers en mobilité bien formés, beaucoup de fonctionnaires communaux et régionaux ne disposent pas encore de la formation suffisante pour élaborer de bons aménagements.

→ Nous proposons que tous les fonctionnaires (mobilité, urbanisme, travaux publics), quel que soit le niveau auquel ils œuvrent, bénéficient d'une formation équivalente, de façon à obtenir un haut niveau de cohérence dans la résolution des problèmes cyclistes que ce soit au niveau régional ou communal.

- **Relance d'un observatoire wallon du vélo (statistiques diverses)**

On manque actuellement de données pertinentes sur l'usage du vélo en Wallonie, les causes d'accidents à vélo, la part modale des déplacements dans nos villes, le nombre de vélos électriques en circulation, etc. Ce sont des données pourtant nécessaires pour orienter les choix politiques.

→ L'WEPS doit jouer un rôle actif et central dans l'analyse/la collecte des données vélo



- Lutte contre le vol de vélos

### **67%** des cyclistes wallons ont du mal à stationner leur vélo dans un endroit sécurisé (GRACQ, 2017)

Le vol de vélos est un frein à l'utilisation de celui-ci en Wallonie. Préventivement, la gravure d'un numéro identifiant sur le cadre du vélo et un bon cadenas peuvent réduire les risques. Le manque de parkings sécurisés est aussi une cause de nombreux vols.

A l'heure actuelle le secteur privé propose un nouveau système intéressant d'identification des vélos et une base de données centralisée des vélos et de leurs propriétaires (Velo-Pass). Ce système ne fonctionnera que s'il est généralisé.



→ La Wallonie doit soutenir un système d'identification des vélos comme Velo-Pass et se concerter avec les autres régions pour adopter un système unique

→ La Wallonie doit investir dans du parking vélo sécurisé aux abords des gares, des écoles

## AXE 2 – Au niveau des infrastructures

**92%** des personnes qui ne se déplacent pas à vélo citent le manque d'infrastructures adaptées comme obstacle à la mise en selle (GRACQ, 2017).

*La manque d'infrastructures est bien le frein majeur à la pratique du vélo en Wallonie, et non pas la météo, le relief ou les distances. Il freine aussi ceux qui essaient déjà de se déplacer à vélo.*

### 2.1 Voiries régionales

- **La résolution des problèmes signalés par le GRACQ**

Le GRACQ constate pas mal de soucis sur les routes régionales et les communique à la DGO1. Nous avons également des réunions avec certains districts du SPW. Nous aimerions bien que la Région débloque les budgets et entame les travaux nécessaires à la résolution des problèmes sérieux que nous signalons. Avec des priorités éventuelles pour les travaux de plus grande ampleur.

- **Un meilleur entretien de tous les aménagements cyclables existants**

Les pistes cyclables qui existent le long de certaines routes régionales sont peu ou pas entretenues. En conséquence, elles sont souvent inutilisables et obligent les cyclistes à rouler sur la chaussée et à se mêler à un trafic parfois rapide. Ils mettent leur sécurité en danger, et gênent le trafic automobile. De même pour certaines portions du RAVeL et autres cheminements cyclo-piétons.

**→ Nous demandons que toutes les infrastructures cyclables (pistes cyclables, RAVeL, ...) soient régulièrement entretenues, et ceci en toutes saisons**



- **Des pistes cyclables séparées hors agglomération, d'une largeur suffisante**

Les routes régionales concentrent un trafic élevé (y compris des poids lourds) et ceci à des vitesses importantes (minimum 50 km/h). Afin que tout le monde puisse y circuler à vélo, il est important d'y prévoir des aménagements clairement séparés.



- **La généralisation des « tourne-à-droite cyclistes » aux feux rouges**

Cette mesure simple et peu coûteuse accélère les déplacements à vélo sans réduire la sécurité des usagers de la route (observations IBSR). Elle est généralisée à Bruxelles, où les B22/B23 sont obligatoires sauf motif impérieux de sécurité, et en France (> 2.500 feux avec des panneaux).

→ *Nous demandons l'accélération du placement des panneaux B22/B23 aux carrefours déjà étudiés selon la grille actuelle du SPW, et l'assouplissement de ces critères*

- **Des « zones avancées pour cyclistes » à tous les carrefours à feux régionaux**

Ces espaces situés devant les files de voitures (aussi appelés « sas vélos »), sont nécessaires pour que le cycliste puisse effectuer sa traversée du carrefour et ses manœuvres pour tourner, en sécurité. Il est en effet plus visible devant les voitures que dans la masse des véhicules. Cet aménagement est intégré dans les guides de recommandations du SPW mais pas appliqué à 100%

## 2.2 Toutes les voiries (et notamment communales)

**66%** des cyclistes wallons ne font pas certains trajets par manque d'itinéraires adaptés (GRACQ, 2017)

- **Cohérence et continuité des cheminements cyclables**

Un cheminement cyclable doit être continu pour être utile. Une seule rupture et c'est tout l'itinéraire qui est compromis. Passer d'un type de marquage à un autre successivement n'est pas très logique ni lisible par les usagers de la route.

→ *Nous demandons que la continuité des cheminements cyclables soit assurée au delà du domaine régional, il ne doit pas y avoir de ruptures entre gestionnaires de voirie*

→ *Nous souhaitons aussi une signalisation claire et complète des itinéraires cyclables*



- **Finaliser la mise en oeuvre des sens uniques limités (SUL)**

Depuis 2004, en Belgique, tous les sens uniques de 3 mètres de large et qui ne posent pas de problème (irréductible) de sécurité doivent être ouverts au vélo. En Wallonie certaines communes continuent d'ignorer cette loi.

→ *La Région doit contraindre les communes récalcitrantes à ouvrir leurs sens uniques*



- **Conditionner les subsides régionaux pour les voiries communales**

Afin d'éviter que des voiries communales importantes pour les cyclistes soient créées ou rénovées sans prendre en compte les cyclistes, la Région doit conditionner l'octroi de subsides pour ces voiries à une prise en compte réelle du vélo.

→ *Nous proposons un passage par la Direction des déplacements doux du SPW de tous les dossiers d'aménagements communaux situés sur des itinéraires vélo.*

- **Prise en considération des besoins spécifiques des femmes**

Le nombre de femmes à vélo est un indice de la « cyclabilité » d'une ville/région. Elles ont des besoins spécifiques qui doivent être pris en compte, comme une plus grande attention à la sécurité par exemple.

## 2.3 Urbanisme

- **Imposer un local vélo obligatoire dans chaque immeuble en Wallonie**

L'impossibilité de parquer son vélo dans un local fermé, abrité et sécurisé est un obstacle à la possession d'un vélo. Par conséquent tout nouvel immeuble de logement collectif ou de bureau doit avoir un local vélo, doté d'un espace suffisant. Ce local vélo doit être accessible aisément depuis la voirie, être couvert et sécurisé. En cas de rénovation lourde une telle exigence doit aussi s'appliquer. Actuellement seules certaines communes motivées l'imposent sur leur territoire.

→ *Nous proposons d'imposer par décret, comme en France et à Bruxelles, la construction d'un local vélo dans chaque nouvel immeuble résidentiel ou de bureau*

→ *prévoir, comme en Suisse, un emplacement de parking vélo par chambre dans un logement, et un emplacement pour cinq employés*

## 2.4 Tourisme à vélo

- **La finalisation des chaînons manquants sur les itinéraires longue distance**

La Wallonie s'est dotée d'un schéma directeur prévoyant dix itinéraires vélo longue distance. Pour que ceux-ci soient attractifs et utilisés par des cyclistes tant belges qu'étrangers il faut que les chaînons manquants soient réalisés, sur le RAVeL et en dehors.

- **Un balisage clair et complet de ces itinéraires "longue distance"**

Le cycliste qui se déplace en Wallonie est peu guidé vers les itinéraires les plus cyclables. Peu de gens se déplacent à vélo avec un GPS ! Il est donc essentiel que le balisage vélo soit établi clairement, avec les nouveaux panneaux approuvés en juillet 2013 par le gouvernement wallon (qui a attribué une couleur caractéristique à ces panneaux, distincte du bleu des panneaux routiers). Actuellement seul les RAVeLs, l'EuroVelo 3 et 5 sont totalement ou partiellement balisés.

- **Une meilleure cartographie cycliste de la Wallonie**

Il n'existe à l'heure actuelle que peu de cartes cyclables qui permettent de parcourir à vélo la Wallonie. Or ce sont des outils indispensables pour permettre de se déplacer et de découvrir pleinement à vélo notre région.

- **La généralisation progressive des « points nœuds »**

Ce balisage par numéros connaît un succès en Flandre, aux Pays-Bas, ainsi qu'en communauté germanophone. Il est encore trop peu répandu actuellement en Wallonie et ceci nous prive de la visite de cyclistes qui parcourent ce réseau de loisirs qui est un succès au nord du pays (retombées économiques à la clé).

**→ La Région doit soutenir activement les provinces dans la mise en place de leur réseau**



- **Création d'une plateforme de promotion du tourisme à vélo**

Comme la « [Suisse à vélo](#) » ou « [France vélo tourisme](#) », une plateforme est nécessaire à la promotion et à la coordination des efforts entrepris en matière de vélotourisme en Wallonie par de multiples acteurs privés et publics. Sans cette coordination il est impossible de faire une promotion massive et efficace du tourisme à vélo chez nous.

## AXE 3 – Éducation

**86%** des cyclistes wallons estiment que la formation au vélo devrait être intégrée dans les cursus scolaires (GRACQ, 2017).

*Bien rouler à vélo cela s'apprend, tant à l'âge adulte que tout au long de l'enfance. Une politique vélo complète doit donc intégrer la question de l'éducation au vélo dès le plus jeune âge.*

### 3.1 Scolaire (pour la Fédération Wallonie/Bruxelles et la Région)

- Une véritable éducation à la mobilité et à la sécurité routière dans les écoles

À l'heure actuelle, l'éducation à la mobilité (incluant le vélo) en milieu scolaire relève d'initiatives isolées et aucun continuum pédagogique n'est assuré depuis la maternelle jusqu'au secondaire supérieur. Les référents dans les écoles primaires sont en cours de formation.

→ Nous proposons à la Fédération Wallonie-Bruxelles de mettre dans les socles de compétence une véritable éducation à la mobilité (tous modes de transport confondus)

- Une formation vélo des enseignants, visant à les rendre autonomes

L'éducation au vélo se pérennise mieux quand l'enseignant est lui-même formé à la mobilité à vélo, et que ce ne sont pas que des moniteurs extérieurs à l'école qui s'y rendent. Les écoles supérieures doivent accueillir un module en ce sens dans le cursus de formation des enseignants du primaire. Il faut également viser à autonomiser les enseignants dont la classe suit actuellement un Brevet.

- Un soutien aux ramassages scolaires à vélo et au parrainage entre élèves ou adultes/élèves

Les rangs scolaires à vélo développent l'habitude des écoliers à se rendre à l'école à vélo. Ils doivent être soutenus, encadrés, encouragés. Le parrainage entre élèves du secondaire et du primaire (comme le projet Génération Tandem Scolaire) permet aussi de valoriser l'expérience des plus anciens vis-à-vis des plus jeunes.

- Mener des actions dans les écoles pour approfondir le brevet

Environ 20 % des élèves de 5e primaire en Wallonie participent au Brevet du Cycliste. Idéalement 100% des enfants devraient être formés. Toutefois, au vu des moyens limités de la Région, il y aurait lieu de travailler davantage en profondeur avec les enfants formés, pour qu'ils se rendent plus souvent à vélo à l'école, après leurs trois journées de formation initiale. Des projets spécifiques comme le « Réseau des Écoliers à Vélo » devraient être soutenus et développés.

- La FWB doit soutenir les écoles qui souhaitent s'équiper en parking vélo

Trop d'écoles sont encore sous-équipées en parking vélo de qualité, faute de moyens.



### 3.2 Adultes

- **Soutenir la formation des adultes à la conduite à vélo (parrainage et vélo-traffic)**

La meilleure façon de mettre une personne en selle réside dans un accompagnement personnalisé, avec un coach (professionnel ou bénévole) qui tient compte des capacités et besoins de la personne.

**→ Toute formation collective ou individuelle (comme la « Bike Experience » à Bruxelles) doit être encouragée et soutenue par les pouvoirs publics.**

- **Formations ciblées pour les milieux populaires et les allochtones**

Si la culture vélo s'est un peu perdue en Wallonie, notamment dans les milieux moins favorisés, elle est aussi souvent inexistante chez les allochtones. Des formations ciblées doivent donc leur être proposées, à l'instar du projet "J'y vais à vélo" à Ottignies.



## AXE 4 – Sécurité routière

**75%** des cyclistes wallons ne se sentent pas en sécurité sur leurs trajets (GRACQ, 2017)

*Il n'y a pas que l'infrastructure qui puisse sécuriser les déplacements à vélo. La réduction des vitesses du trafic motorisé, accompagnée de contrôles, là où on cohabite ensemble, est nécessaire.*

### QUELLES MESURES ?

- **Faire mieux respecter le code de la route actuel**

Trop de comportements dangereux mettent à mal la sécurité des usagers vulnérables : excès de vitesse, stationnement illicite sur trottoirs et pistes cyclables, conduite sous influence d'alcool et/ou de drogue, utilisation d'un GSM au volant, non respect des distances de dépassement, etc.

Toute **technologie qui permet de contrôler la vitesse** des véhicules est aussi une opportunité à saisir : radars (là où les cyclistes roulent), boîtes noires, limiteurs de vitesse automatiques...

→ *Les comportements dangereux au volant doivent être sanctionnés plus efficacement*

→ *La Région wallonne doit soutenir activement la généralisation des systèmes automatiques de freinage et de limitation des vitesses dans les véhicules motorisés*

- **Réduction de la vitesse : des villes/villages où le 30 km/h est la vitesse par défaut**

Une vitesse de circulation limitée en agglomération diminue les distances de freinage des véhicules (on passe de 25m à 14m), améliore la visibilité pour les conducteurs, génère un sentiment de sécurité accru auprès de tous les usagers, et limite les conséquences d'une collision (l'énergie cinétique est en effet proportionnelle au carré de la vitesse).

→ *Nous proposons qu'à l'instar de nombreuses régions d'Europe, telles que les Pays-Bas, la Suisse (Zurich, Berne...), l'Angleterre (Portsmouth), la France (Lorient, Angers, Metz), le 30 km/h devienne la vitesse par défaut en agglomération, hors axes de transit.*

## AXE 5 – Intermodalité

**45%** des cyclistes wallons estiment qu'on ne facilite pas assez la combinaison vélo/bus ou vélo/train (GRACQ, 2017)

*En Wallonie on ne peut aller partout seulement à vélo. Les transports en commun sont donc un complément indispensable aux cyclistes. Il est encore hélas souvent difficile de laisser son vélo en sécurité à un arrêt de bus ou de train voire, dans certains cas, de l'embarquer.*

### QUELLES MESURES ?

- **Du parking vélo aux endroits d'intermodalité**

Nous demandons que tous les endroits où il est possible de changer de mode de déplacement, soient systématiquement équipés d'infrastructures (si possible couvertes) permettant d'attacher son vélo de manière sécurisée, et aussi de façon à le retrouver intact à son retour. Nous pensons à toutes les gares SNCB, aux principaux arrêts TEC, aux parkings destinés au covoiturage, ...

→ Les TEC doivent faire la publicité, auprès des communes, de leur subside à 80% de parkings vélo aux aubus

→ La Région doit équiper les aires de covoiturage de parkings vélo couverts et sécurisés

→ La Wallonie doit collaborer avec les TEC et la SNCB pour que les gares et points d'arrêts non gardés proposent également du parking sécurisé (selon les besoins locaux)



- **Ouverture de davantage de points vélo dans les gares moyennes**

C'est un service très intéressant pour l'intermodalité train/vélo. Il permet au navetteur de pouvoir entretenir son vélo sur son lieu de passage. Ainsi que d'autres services utiles : équipement, conseils, station de gonflage de pneus, cartes...



- **Ouverture généralisée des bandes bus aux vélos**

L'utilisation partagée des bandes bus par les vélos doit être la norme, pas l'exception. Les vélos ne diminuent que très peu la vitesse commerciale des bus, surtout pénalisés par les embouteillages.

- **Pouvoir prendre son vélo dans les bus (hors des heures d'affluence)**

Presque tous les bus sont maintenant équipés d'un espace central multifonctionnel, accessible de plain pied. En dehors des heures de pointes cet espace pourrait accueillir un ou deux vélos. C'est particulièrement utile en milieu rural (longues distances et, aussi, tourisme durable), mais également en milieu urbain (usage plus ponctuel mais utilitaire).

→ Le tram de Liège doit également accepter les vélos en dehors des heures de pointe

## AXE 6 – Encouragement

**50%** des cyclistes wallons estiment que leur employeur n'encourage pas suffisamment le vélo (GRACQ, 2017).

*Il est important de renforcer positivement les cyclistes qui sont déjà sur la route, et d'encourager ceux qui ne le font pas encore. De les soutenir financièrement également, quand le prix d'achat d'un vélo est élevé (électriques, cargo), ou qu'ils font un déplacement domicile/travail quotidien.*

### QUELLES MESURES ?

- **Mener des actions de promotion et de communication positive sur le vélo**

En Wallonie, l'image du vélo de loisir, que ce soit dans le domaine sportif ou touristique, est largement positive. Par contre, l'image du vélo comme mode de déplacement au quotidien n'a pas encore acquis ses lettres de noblesse, tant auprès des adultes que des jeunes.

→ Nous proposons que des campagnes de communication positive, adaptées à la sociologie de chaque public, soient menées régulièrement

→ La valeur de l'exemple est fondamentale : un élu à vélo vaut une campagne de pub !

→ Nous souhaitons aussi des plans d'accompagnement permettant à un large public de surmonter ses préjugés et ses réticences

- **Accorder une prime régionale pour l'achat de vélos à assistance électrique (VAE)**

Même si le marché du vélo électrique est en plein essor, il est encore peu accessible à une partie de la population. Ceci est encore plus vrai pour les **vélos cargos**, qui permettent de déplacer des charges importantes, y compris des enfants. Ceux-ci ont un coût encore plus important et requièrent aussi une assistance électrique.

Si l'on veut permettre à la fois les **livraisons légères en ville**, via ces vélos cargo, et aux **familles de transporter leurs enfants sans recourir à la voiture**, il faut les encourager financièrement.

Les primes à l'achat de VAE constituent donc un coup de pouce indispensable à leur acquisition. Pour l'instant seules quelques provinces (Brabant wallon, Namur) ou communes accordent cette prime. Ce qui est inégalitaire car l'ensemble des wallons n'y ont pas accès.

→ A l'instar d'autres pays européens, accordons une prime à tous les citoyens wallons