Mundo-Namur
Rue Nanon 98 / 5000 Namur
t. 081 390 750 / f. 081 390 751
www.iew.be

Note de recommandations pour une politique wallonne en faveur du vélo et autres « modes actifs »

Septembre 2018

RÉSUMÉ EXÉCUTIF

Le vélo et la marche sont de retour.

Ces formes de mobilité souples et légères ont semblé éclipsées, le temps d'une génération, un peu partout en Europe au profit de l'automobile. Suscitant peu de considération chez les décideurs, voir du mépris dans certains cas, pour une image vieillotte et lente ne s'inscrivant pas dans l'imaginaire moderniste du moment.

Depuis quelques temps, cependant, les esprits et les pratiques évoluent. Bon marché, respectueux de l'environnement et silencieux, le vélo apparaît désormais comme outil de mobilité intelligente, particulièrement en ville où il s'avère bien souvent plus rapide que la voiture, ralentie par la congestion du trafic et l'insoluble problème du stationnement.

La marche, dont le rôle central dans notre mobilité a parfois pu sembler « oublié », retrouve également ses lettres de noblesse. C'est le mode le plus universellement utilisé dans la population. Sa pratique est, de manière croissante, perçue comme synonyme de santé et de qualité de vie, et moins comme une contrainte, même s'il ne faut pas sous-estimer la part de la population qui n'a d'autre choix que de marcher pour se déplacer.

A côté de ces modes de déplacement « classiques », se développent rapidement de nouvelles formes de mobilité ultra-légères, comme la trottinette, le gyropode, le monoroue, etc. Certaines ne constitueront peut-être qu'un effet de mode passager, ou un gadget marginal, mais l'innovation dans ce domaine pourrait bien apporter quelques surprises qui modifieraient les comportements de mobilité à plus grande échelle, notamment si une complémentarité efficace avec des transports en commun fiables se dégage.

C'est donc vers une mobilité multiple que l'on se dirige, où chaque mode aura sa place et où il sera tiré profit des complémentarités entre chacun d'eux. Une mobilité qui sera plus conviviale, plus propre et plus saine, mais aussi plus accessible à tout un chacun.

C'est dans ce contexte que le Gouvernement wallon a affirmé, de manière répétée, sa volonté de (re)développer le vélo et la marche dans notre Région.

Dans sa Déclaration de Politique Régionale 2017-2019, le Gouvernement s'engage à *« consentir des efforts »* afin que « *la part modale de la voiture individuelle diminue, au profit des autres modes (bus, train, vélos, marche à pied…). (…) Pour les piétons et les cyclistes, le Gouvernement amplifiera la prise en compte systématique de ces modes « doux » dans la sécurisation des infrastructures. »*[1]

A travers une série de décisions complémentaires, il indique que *« le développement d'une politique globale en faveur du vélo sera poursuivi »*[2] afin d'*« améliorer fortement les conditions de la pratique du vélo et augmenter significativement son utilisation en Wallonie d'ici 2020 »*[3].

Les moyens cités par le Gouvernement (→ voir Annexe 1) touchent tous les domaines : aménagement de chemins pédestres et pistes cyclables, mise en place de parking pour vélo, réduction de la vitesse du trafic, collaboration avec les communes et les acteurs locaux,

[1] Ce principe de prise en compte systématique est repris dans le Plan Infrastructure 2016-2019 ainsi que dans les « lignes directrices » pour un Plan Wallonie Cyclable 2.0.
[2] Plan Air Climat Energie 2016-2022
[3] Lignes directrices pour un Plan Wallonie Cyclable 2.0

encouragement du vélo à l'école et au travail, amélioration de l'intégration avec les services de transport public, promotion du vélotourisme, développement d'une image positive du vélo, implication des administrations compétentes, etc.

Les mesures proposées dans cette note s'inscrivent dans ce cadre. Elles ont pour vocation de permettre la nécessaire opérationnalisation de l'ambition exprimée par le Gouvernement, notamment dans le cadre de la mise en place d'un Plan Wallonie Cyclable 2.0 (WACY 2.0).

Ces mesures s'inscrivent aussi pleinement dans le cadre de la politique climatique, et pourraient alimenter le travail actuel du Gouvernement et de l'Administration visant à définir un Plan Énergie Climat 2030. Décarboner le secteur du transport nécessite de profonds changements : les émissions de gaz à effet de serre y ont augmenté d'environ 25 % entre 1990 et 2014. Dans ce contexte, le développement de la marche et du vélo est essentiel pour inverser la tendance. Et permettrait, dans la foulée, une amélioration sensible de la qualité de l'air que nous respirons.

Pour ce faire, il faut sortir du mythe selon lequel le wallon serait un être un peu particulier, culturellement réfractaire au vélo. Une très large part de la population wallonne sait rouler à vélo, et une large part le pratique, comme en témoignent les 900.000 personnes qui, dans notre Région, roulent à vélo, ne fût-ce que de manière fort occasionnelle, en tant que loisir. Ce qu'il manque pour développer la pratique utilitaire quotidienne du vélo en Wallonie, ce sont avant tout des aménagements appropriés, qui donnent confiance et assurent un niveau de sécurité suffisant. Aucune fatalité : les clés sont aux mains des décideurs et des aménageurs. Et quand des aménagements pertinents sont mis en place, le succès est au rendez-vous, en Wallonie comme dans le reste de l'Europe.

Une vision d'avenir chiffrée est proposée dans la présente note (→ voir section II. vision 2030) :

- Atteindre pour la marche un niveau équivalent à celui qui existe déjà en Suisse, soit de l'ordre de 600 km/an par habitant. Il s'agit d'une augmentation de 50 % par rapport aux quelques 400 km parcourus annuellement aujourd'hui en moyenne par wallon.
- Pour le vélo, il s'agit d'atteindre en 2030 en Wallonie un niveau de pratique se situant dans une fourchette comprise entre le niveau suisse et le niveau hollandais actuels, soit de 360 à 830 km/an par habitant. Cela représente une multiplication par 3 à 6 des quelques 130 km annuels moyens observés en 2014 en Wallonie.

A terme (2030), toute la Wallonie devrait donc devenir cyclable, c'est-à-dire praticable à vélo dans de bonnes conditions de confort et de sécurité par la majorité de la population. A court terme, dans un esprit d'efficience, il convient de cibler les lieux à potentiel élevé. Obtenir un succès (facile, voire garanti) dans les centres urbains, y voir le nombre de cyclistes décoller, crédibilisera la politique du vélo et augmentera les chances de voir cette politique prendre l'ampleur nécessaire sur le long terme dans toute la Wallonie. Au contraire, saupoudrer aujourd'hui les moyens, construire des bouts de pistes cyclables « de nulle part vers nulle part », c'est risquer de voir la pratique du vélo et la politique cyclable stagner pour une durée indéterminée.

Développer le vélo et les autres « mobilités actives » répond à de multiples enjeux, et constitue un investissement intelligent pour les pouvoirs publics. Car des dépenses comparativement modérées permettent de faire, en la matière, une différence considérable. Un investissement annuel de quelques dizaines de millions d'euros pour la mobilité active ferait des merveilles, là où les

quelques centaines de millions actuellement consentis pour la mobilité routière peinent, d'après tous les experts, à remplir les besoins.

Le temps de l'action est donc venu.

La première priorité est le **développement d'une infrastructure cyclo-piétonne** répondant aux attentes des wallonnes et des wallons en matière de sécurité. Une **première série de mesures** mises en avant dans cette note aborde cet enjeu fondamental (→ voir section infrastructure, réseau et le stationnement). Il s'agit non seulement de mesures « lourdes », telles que l'aménagement de pistes cyclables séparées du trafic ou une meilleure prise en compte des modes actifs dans l'aménagement du territoire, que de mesures plus légères, telles que la mise en place d'aménagements légers, la réduction ciblée des vitesses maximales autorisées, le balisage et l'usage d'éléments pertinent du Code de la route. Le développement crucial de l'offre de stationnement pour vélos est également traité dans cette section.

Une **seconde série de mesures** est consacrée à **l'action coordonnée vers certains acteurs et certains publics** (→ voir section programmes thématiques). La collaboration avec les communes en constitue le point le plus important, le niveau communal étant incontournable pour agir efficacement à l'échelle locale. Malgré une mise en œuvre imparfaite sous WACY 1.0, la collaboration avec les communes s'est avérée être le programme qui a permis les plus importants progrès à ce jour, tant en terme de cyclabilité que de pratique du vélo. Sont également proposées des programmes de mesures visant les publics scolaires, les déplacements domicile travail, le développement des complémentarités avec le transport en commun (qui pourraient voir leur efficacité et leur rentabilité améliorées dans ce cadre), le vélotourisme et la logistique à vélo.

Un **troisième paquet de mesures** concerne **la promotion et les services**, qui sont nécessaires en accompagnement de la réalisation des mesures « infrastructure, réseau et stationnement ». Elles permettent notamment de faire connaître les aménagements qui sont créés et d'ainsi augmenter l'usage de ceux-ci (→ voir section promotion et services).

La **gouvernance**, finalement, est l'objet d'une **quatrième série de mesures** (→ voir section gouvernance). Elle est indispensable pour dégager des moyens suffisants, guider et évaluer efficacement les politiques, pérenniser les acquis et lever certains blocages. Sur ce dernier point, il s'avère nécessaire d'aborder la question, délicate mais néanmoins centrale, d'une meilleure sensibilisation d'une partie des agents compétents, au sein de l'Administration notamment, à l'importance de la prise en compte des modes actifs en Wallonie.

En fin de document, nous proposons un tableau synthétique qui classe les mesures en deux catégories (→ voir section tableau synthétique des actions) :

- Les mesures « quick win », qui sont assez rapides à mettre en œuvre et portent des résultats immédiats.
- Les mesures « graines fertiles » qui correspondent, de manière imagée, à la plantation de semences qui produiront des résultats importants dans un plus long terme.

Table des matières

RÉSUMÉ EXÉCUTIF 1
I. INTRODUCTION 7
1 Objectif et périmètre de la présente note 7
2 Situer la mobilité active 7
II. VISION 2030 POUR LE VÉLO ET LA MARCHE 9
1 Du mythe à la vision 9
2 Objectifs chiffrés 10
III. MESURES PROPOSÉES EN FAVEUR DU VÉLO ET AUTRES « MODES ACTIFS » 13
1 Infrastructure, réseau et stationnement 14
1.1 Construire un réseau régional « vélo admis » 14
1.2 Développer pragmatiquement les aménagements pour les modes actifs en milieu rural 16
1.3 Systématiser l'usage des éléments pertinents du Code de la Route, améliorer la signalisation et le balisage 18
1.4 Réduire la vitesse du trafic motorisé pour améliorer la sécurité et la qualité de vie 20
1.5 Offrir le stationnement nécessaire 23
1.6 Promouvoir un aménagement du territoire favorable aux modes actifs 24
2 Programmes thématiques 26
2.1 Soutenir ou initier une politique cyclable dans un nombre croissant de communes 26
2.2 Toucher le public scolaire et étudiant 28
2.3 Développer la mobilité active en entreprise et pour les trajets domicile-travail 31
2.4 Miser sur la complémentarité avec les transports en commun (TC) 33
2.5 Développer le vélotourisme 35
2.6 Stimuler la logistique à vélo et le vélo-cargo 37
3 Promotion et services 39
3.1 Communiquer une image positive 39
3.2 Lancer une large campagne de mise en selle en Wallonie 40
3.3 Dynamiser le report modal avec le vélo à assistance électrique (VAE) 41
3.4 Stimuler le développement des ateliers vélo et leur mise en réseau 43
3.5 Lutter contre le vol de vélos 44
4 Gouvernance 45

4.1 Sensibiliser les acteurs clés : Administration, Police, élus... 45
4.2 Assurer les moyens et développer la gouvernance 48
4.3 Mieux mesurer, mieux communiquer 49
4.4 Pérenniser les acquis 52
5 Tableau synthétique des actions 53
ANNEXE 1 : Les modes actifs dans le contexte politique wallon 55
1 Déclaration de Politique Régionale 55
2 Vision FAST 2030 55
3 Lignes directrices pour un Plan Wallonie Cyclable 2.0 56
4 Plan Air Climat Energie 57
5 POLLEC et la Convention des Maires 59
6 Plan Infrastructure 59
7 Schéma Régional de Mobilité 60
ANNEXE 2 : Enjeux climatiques et objectifs 2030 en termes de parts modales 61
1 Engagements politiques et objectifs climatiques 61
2 Scénarios de réduction des émissions dans le secteur des transports 61
3 Objectifs relatifs aux parts modales en 2030 63
4 Traduction de ces scénarios en objectifs pour le vélo et la marche 65
ANNEXE 3 : Budget et part de la population touchée dans le cadre de la collaboration proposée entre la Région et les communes 66

Rédaction : Noé Lecocq – 081 390 768 – n.lecocq@iew.be

Les illustrations de couverture proviennent des sources suivantes : groupe de cyclistes (magasins-de-velo.com), homme avec trottinette (yellowvision.fr), personne traversant avec une canne blanche (bougezautrementablois.over-blog.com), femme à vélo (veroniquewaroux.info), groupe de personnes en monoroue (monowheel.fr). Les autres illustrations proviennent des sources mentionnées à l'endroit où ces illustrations sont reprises dans le document.

Version du 10 septembre 2018

I. INTRODUCTION

1 Objectif et périmètre de la présente note

Tenant compte de la volonté politique affirmée de soutenir les modes actifs en Wallonie (→ voir Annexe 1), la Fédération Inter-Environnement Wallonie formule, en coordination avec ses associations membres, les présentes recommandations pour une politique wallonne en faveur du vélo et autres « modes actifs ».

De manière ciblée, notre objectif est de contribuer à la mise en place d'un Plan Wallonie Cyclable 2.0 qui permette, en complément de la politique de vélotourisme, d'augmenter substantiellement l'usage au quotidien du vélo dans sa dimension utilitaire, sachant qu'un potentiel important existe pour celui-ci.

La note se focalisera principalement sur le vélo même si certaines mesures préconisées par la Fédération tendent à favoriser également les autres modes actifs (la marche, notamment). Pour ces autres modes, nous nous limiterons à introduire le sujet et à mettre en évidence le fait qu'une série de mesures sont favorables à tous les modes actifs. Une analyse plus approfondie de ces autres modes pourrait être développée par la suite.

Dans le document, les recommandations sont mises en évidence en utilisant cette typographie distincte.

2 Situer la mobilité active

Les concepts de « mobilité active » et de « mobilité douce » sont fort similaires, ils recouvrent des modes de déplacement très variés. Bref aperçu.

La marche est certainement le mode de déplacement le plus fondamental de l'être humain. D'environ 1 an à la fin de sa vie, l'homme marche. C'est aussi le mode de déplacement auquel nous consacrons le plus de temps au cours d'une vie.

Chacun la pratique un jour ou l'autre avec sac, valise, parapluie, caddie, poussette, canne ou béquille. Course à pied et jogging en sont des variantes plus rapides. Et tout le monde passe, un jour ou l'autre, par le statut de personne marchant difficilement, pour cause de blessure, de handicap ou de vieillissement.

Le vélo a connu des niveaux d'usage très élevés, jusque dans les années 1950, chez nous comme dans toute l'Europe, avant de reculer partout très fortement au cours des Trentes Glorieuses, à l'époque du « tout à l'automobile ». Depuis quelques décennies, il a amorcé un retour en force, en particulier là où il a bénéficié de politiques favorables.

Le vélo est redevenu objet d'innovation, avec des variantes qui apparaissent et se déploient : vélo pliable, vélo électrique, speed pedelec, vélo-cargo, etc.

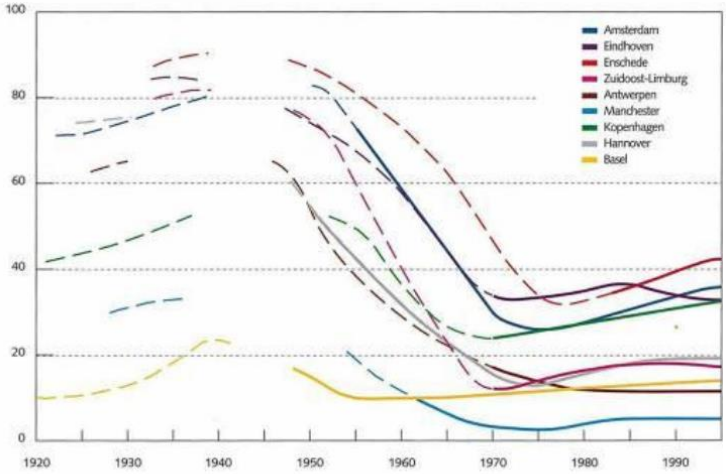
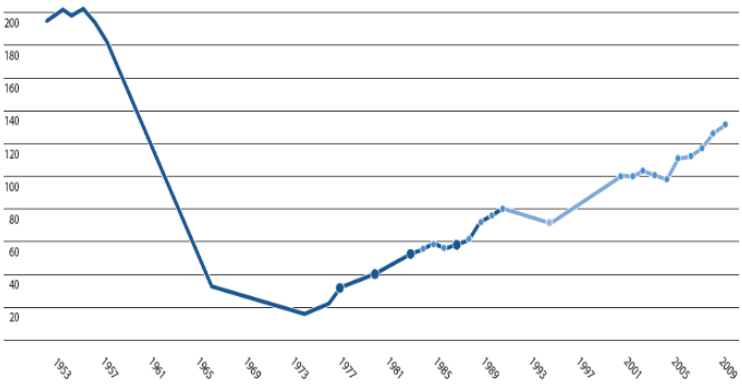


Figure 2: Part modale vélo au sein de plusieurs villes européennes de 1920 à 1995

Figure 3. Évolution de la pratique de la bicyclette à Berlin, depuis 1951 (indice 100 en 2001)[3]



La pratique du vélo a chuté partout en Europe pendant les Trentes glorieuses, avant de recommencer à croître, en particulier dans les régions où il a bénéficié de politiques favorables (Graphes rassemblés par Philippe Héran[4]).

La **mobilité ultra-légère**, motorisée ou non, connaît également un renouveau important. Aux traditionnels patins et planches à roulettes, se sont ajoutés ces dernières années les gyropodes, monoroues et autres trottinettes. Chaises et voitures roulantes peuvent aussi être regroupées dans cette catégorie.

Les progrès concernant la réduction de la taille des batteries et des moteurs d'une puissance suffisante laissent entrevoir des développements potentiels importants au cours des prochaines années pour la mobilité ultra-légère motorisée.

Sans viser à l'exhaustivité, citons encore la **circulation équestre**, qui fût longtemps un mode de transport primordial, tant pour les personnes que pour les marchandises, et dont l'usage est voué à perdurer.

[4] Adri A. A LBERT DE LA B RUHEZE & Frank C.A. V ERAART, Fietsverkeer in praktijk en beleid in detwintigste eeuw. Overeenkomsten en verschillen in fietsgebruik in Amsterdam, Eindhoven, Enschede, Zuidoost-Limburg, Antwerpen, Manchester, Copenhagen en Basel, Den Haag : Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat-serie, no. 63, 1999.
Helgard J AHN & Joachim K REY, Mobilität des Stadt. Daten zum Berliner Verkehr, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, 2010, p. 38. Indice 100 en 2001. Sachant que la part modale du vélo était de 13 % en 2008, elle aurait été de 20 % en 1955 et de 2 % en 1974.

« Les conquérants de l'asphalte à Paris : Vélos électriques, gyroroues, e-trottinettes… Désormais on roule en ville sans polluer, ni s'épuiser » (Paris Match, 17 octobre 2015).

La présente note se focalise principalement sur le vélo, mais nous avons voulu garder à l'esprit les autres formes mobilités actives. La marche, en particulier, est mentionnée à chaque fois que nous l'avons jugé pertinent. Soulignons aussi le fait que les nouvelles formes de mobilité ultra-légères motorisées, telles que la trottinette électrique ou le monoroue, sont en bonne partie amenées à partager l'infrastructure cyclable, de par leur faible encombrement et leur vitesse comparable à celle des vélos.

II. VISION 2030 POUR LE VÉLO ET LA MARCHE

Il importe d'ancrer la politique en faveur des modes actifs dans une vision de long terme. L'absence d'une telle vision était une lacune identifiée pour le Plan Wallonie Cyclable dans sa première version (WACY 1.0). Nous proposons dans cette section quelques éléments pour une vision 2030, ainsi que des objectifs chiffrés cohérents avec les engagements climatiques wallons.

1 Du mythe à la vision

Le développement du vélo se heurte souvent à une perception simpliste et fataliste de la situation. Nous identifions un mythe trop fréquent, qu'il importe de déconstruire, notamment à travers la vision.

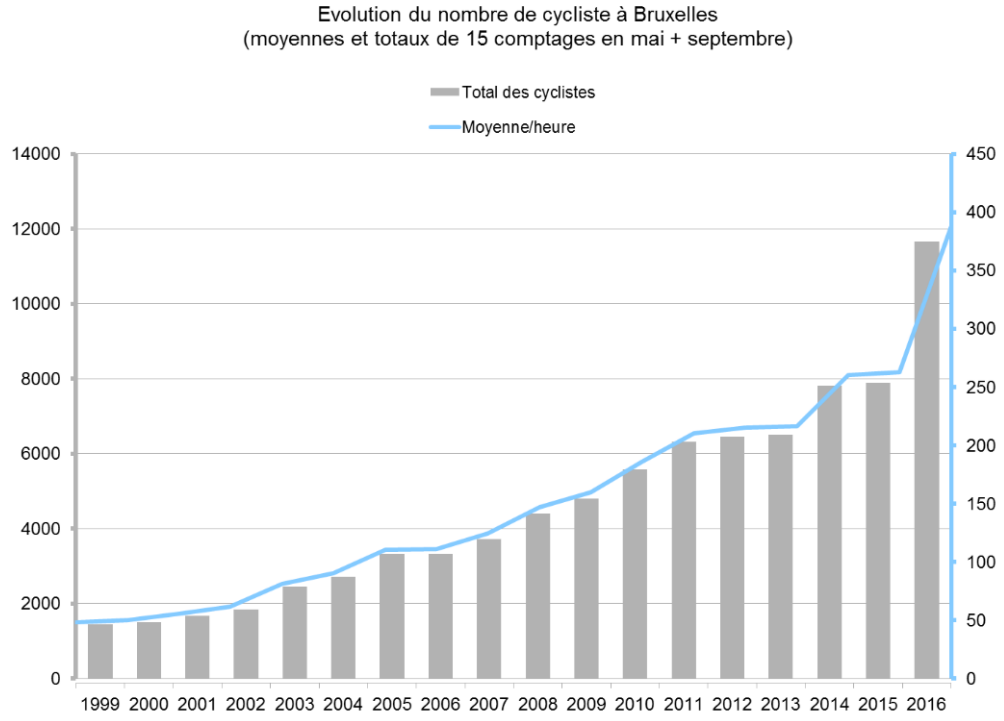
Mythe à déconstruire

Le Wallon n'a pas la *culture* du vélo, le relief et le climat ne permettent pas au vélo de se développer chez nous.

En réalité

Le Wallon n'a pas l'*habitude* du vélo comme moyen de déplacement, les aménagements sont insuffisants pour permettre une pratique sécurisée du vélo par Monsieur et Madame Tout-le-monde. Cet état de fait bride le développement massif du vélo utilitaire, qui se voit donc confiné aux cyclistes expérimentés.

Si une politique est mise en œuvre avec constance pour répondre aux freins objectifs et subjectifs à la pratique du vélo, celui-ci se développera en Wallonie comme il le fait dans les autres régions qui mettent en œuvre une telle politique.



Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale : résultats 2016 (ProVelo 2017)

Les lignes directrices pour un Plan Wallonie Cyclable 2.0 (→ voir Annexe 1) ont défini des orientations à court terme pour la politique cyclable wallonne, mais contiennent déjà certains éléments de vision à long terme.

En cohérence avec ces lignes directrices, la vision wallonne pour le vélo et la marche devrait faire la part belle à l'amélioration de la sécurité, de la qualité de vie, de la santé, de l'environnement (qualité de l'air, bruit, pollution)... En mettant aussi en avant le plaisir de la mobilité active, ainsi que son coût comparativement très réduit, tant pour les pouvoirs publics que pour les particuliers.

Un phasage stratégique

A terme (2030), toute la Wallonie doit devenir cyclable, c'est-à-dire praticable à vélo dans de bonnes conditions de confort et de sécurité par la majorité de la population. A court terme, dans un esprit d'efficience, il convient de cibler les lieux à potentiel élevé. Obtenir un succès (facile, voire garanti) dans les centres urbains, y voir le nombre de cyclistes décoller, crédibilisera la politique du vélo et augmentera les chances de voir cette politique prendre l'ampleur nécessaire sur le long terme dans toute la Wallonie. Au contraire, saupoudrer aujourd'hui les moyens, construire des bouts de pistes cyclables « de nulle part vers nulle part », c'est risquer de voir la pratique du vélo et la politique cyclable stagner pour une durée indéterminée.

2 Objectifs chiffrés

Pour l'ensemble du secteur du transport de personnes, deux scénarios d'évolution ont été proposés par IEW sur base des engagements climatiques wallons (→ voir Annexe 2).

Premièrement, un **scénario « ESR »** (Effort Sharing Regulation) qui vise à respecter l'objectif d'une diminution de 35 % des émissions de gaz à effet de serre belges pour la période 2005-2030 pour l'ensemble des secteurs non-ETS) et propose une réduction de 40 % entre 2014 et 2030 des émissions relatives au transport de personnes. Il est caractérisé par une réduction des distances parcourues (personnes-kilomètre ou pkm) de 5 % en 2030 par rapport à 2014.

D'autre part, un **scénario « COP 21 »**, plus ambitieux, qui vise à réduire les émissions relatives au transport de personnes de 90 % entre 1990 et 2050 soit, selon une hypothèse de pourcentage annuel constant (de 6,8% par an), un objectif de réduction de 67 % en 2030 par rapport à 2014. Il est caractérisé par une réduction des distances parcourues (pkm) de 29 % en 2030 par rapport à 2014.

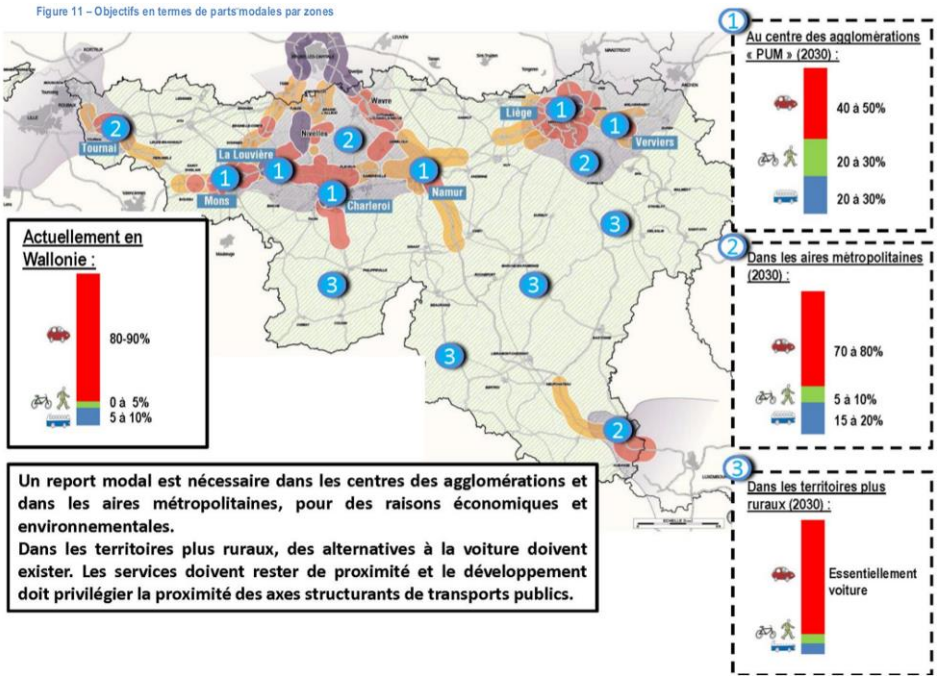
L'Annexe 2 détaille l'évolution de la demande de mobilité et des parts modales (pkm) des différents modes de transport sous ces deux scénarios. Pour les modes actifs, le tableau suivant résume la vision dégagée par ces deux scénarios :

	2014		**2030 - ESR**		**2030 - COP21**	
	Parts modales	distance moyenne parcourue par personne (km/an)	Parts modales	distance moyenne parcourue par personne (km/an)	Parts modales	distance moyenne parcourue par personne (km/an)
Marche	3%	400	6%	600	7%	600
Vélo	1%	130	3%	360	10%	830

Ces chiffres donnent des ordres de grandeur que pourraient viser une politique de soutien aux modes actifs. Il est utile de noter qu'ils sont comparables aux objectifs visés dans d'autres documents :

- l'étude « évaluation économique de la pratique du vélo en Wallonie » réalisée pour la DGO1 en 2014 misait sur 10 % de part modale du vélo en Wallonie en 2030 ;
- le projet de Schéma Régional de Mobilité (SRM) prévoit d'atteindre en 2030 pour le vélo et la marche combinés des parts modales de 20 à 30 % dans les agglomérations « PUM[5] », de 5 à 10 % dans les aires métropolitaines et des valeurs moindres dans les territoires plus ruraux.

[5] Plan urbain de mobilité. Il s'agit de Liège, Charleroi, La Louvière, Mons, Namur, Tournai et Verviers.



(Projet de SRM, janvier 2016)

Le projet de SRM souligne la nécessité de maîtriser la demande de transport, mais il ne va pas jusqu'à viser une diminution de la mobilité globale, contrairement aux scénarios proposés par IEW. En termes de parts modales, son approche différenciée par zone fait sens et il serait dès lors pertinent de traduire les parts modales globales proposées dans les scénarios d'IEW (tableau ci-dessus) en objectifs par zone.

Ces objectifs chiffrés proposés sont aussi comparables à ce qui est observé aujourd'hui dans des pays plus en avance en termes de politique de soutien aux modes actifs :

- en Suisse, la distance moyenne parcourue par personne à pied est de 626 km/an, et de 346 km/an pour le vélo (année 2000). Le scénario ESR correspond à un rattrapage au niveau wallon en 2030 de ces valeurs observées en Suisse ;
- nos voisins hollandais, roulent quant à eux en moyenne par personne plus de 850 km/an en vélo. Le scénario COP21 s'approche en 2030 de ce taux d'utilisation du vélo.

Au vu de ces éléments, Inter-Environnement Wallonie recommande de :

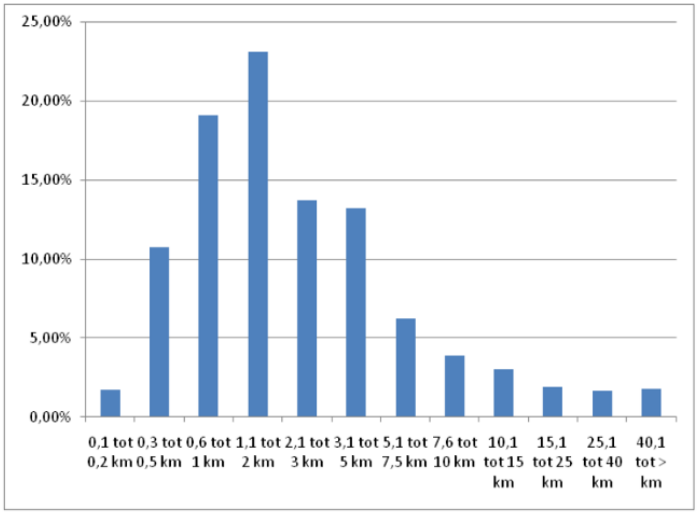
- **Ancrer la politique wallonne en faveur des modes actifs dans une vision de long terme (2030) reprenant des objectifs chiffrés** en termes d'augmentation des parts modales du vélo et de la marche. Les scénarios « ESR » et « COP21 » repris ci-dessus pourraient servir de base pour établir une telle vision.

III. MESURES PROPOSÉES EN FAVEUR DU VÉLO ET AUTRES « MODES ACTIFS »

Pour promouvoir efficacement le vélo, il importe de distinguer clairement la politique de développement du vélotourisme et la politique de développement du vélo utilitaire quotidien. Même s'il existe des complémentarités évidentes entre ces deux usages, notamment pour certains aménagements, il s'agit de logiques et de besoins fort différents.

« Il est essentiel de garder à l'esprit que le vélo est principalement utilisé pour ***de courtes distances****. Plus de 80 % de l'ensemble des déplacements à vélo font moins de 5 km »* souligne le guide européen de politique cyclable PRESTO.

Figure 2: Part modale déplacement vélo en fonction de la distance



Source: OVG Flanders 2001 (Travel behavior survey)

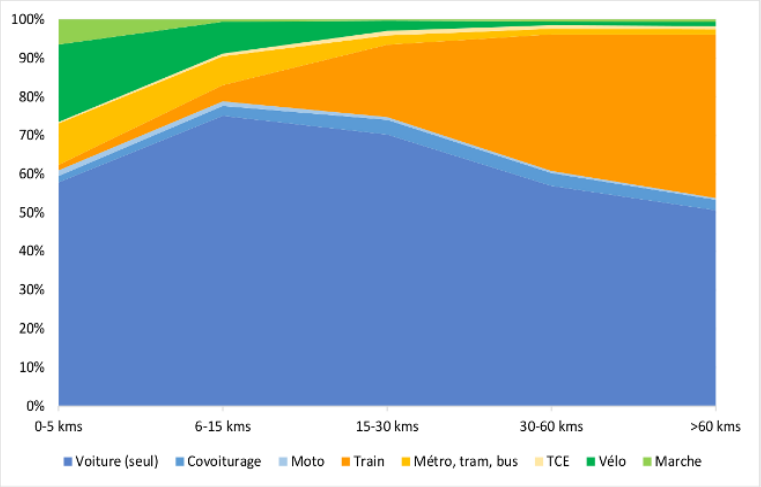


FIGURE 16 : RÉPARTITION MODALE SELON LES DISTANCES DOMICILE-TRAVAIL

Les enquêtes de mobilité montrent que le vélo est surtout utilisé pour de courtes distances (même s'il reste utilisé, de manière plus marginale, sur des distances plus longues). A gauche : part modale du vélo en fonction de la distance en Flandre (PRESTO 2010). A droite : les parts modales domicile-travail en Belgique en fonction de la distance (SPF 2016).

Le **vélo utilitaire quotidien** a un potentiel maximal dans les zones concentrant une densité de population importante (habitat = origine du déplacement) et une densité importante de destinations potentielles (commerces, services, écoles, entreprises, administrations, gares et point d'arrêt TC...). Le caractère direct et rapide du parcours est ici fondamental.

Le **vélotourisme** est avant tout guidé par un cadre environnemental agréable, et se portera volontiers sur des zones plus rurales. L'attractivité du parcours est ici fondamentale.

Mais dans les deux cas, le besoin de pouvoir rouler de manière sécurisée reste primordial.

	Distance type	**Durée trajet type**
Marche utilitaire	0 à 2 km	0 à 20 min à 6 km/h
Vélo utilitaire quotidien	3 km (0,5 à 5 km)	12 min (2 à 20 min) à 15 km/h
Vélotourisme : • journée • longue distance	• 20 à 80 km • jusqu'à plusieurs centaines de km	• 2 h à une journée • plusieurs jours avec nuitées

Il faut noter que le **vélo électrique** est souvent utilisé sur des distances légèrement supérieures aux distances de prédilection du vélo classique. Son rayon d'action type reste vraisemblablement sous la barre des 10 km (qui correspondent à 30 min de trajet à 20km/h). A Bruxelles, son usage est plus populaire pour les trajets domicile-travail que pour le loisir, et plus chez les femmes que chez les hommes pour cet usage dominant[6].

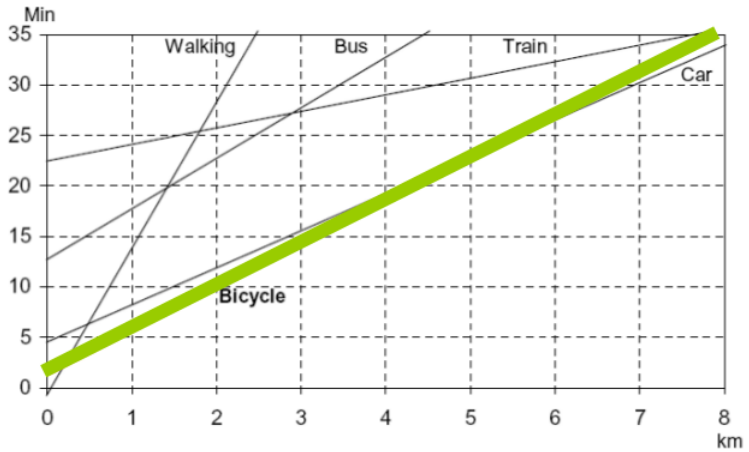


Figure 6: Durée des déplacements en fonction des modes de transport

(PRESTO, 2010)

En milieu urbain, le vélo est généralement le moyen de transport **le plus rapide de porte à porte** pour des distances allant de quelques centaines de mètres à environ 5 km. L'automobiliste est souvent ralenti par la congestion et le stationnement.

En complément de la politique de vélotourisme actuelle en Wallonie, IEW recommande, à travers les mesures proposées dans ce document, le développement d'une politique visant à réaliser le potentiel très important du vélo utilitaire quotidien en Wallonie, dans le cadre de la mise en place d'un Plan Wallonie Cyclable 2.0.

1 Infrastructure, réseau et stationnement

1.1 Construire un réseau régional « vélo admis »

Bénéficier d'une infrastructure confortable et sûre est une condition indispensable à la pratique du vélo par un large public. Plusieurs études confirment que la création de pistes cyclables et d'infrastructures sécurisées est largement corrélée à l'augmentation du nombre de cyclistes et à la diminution de l'accidentalité[7].

Dans les territoires cyclables débutants, comme la Wallonie, la création d'une infrastructure adaptée doit être la première priorité.

Et comme une infrastructure est mise en place pour de nombreuses années, il importe de veiller à la qualité des itinéraires (revêtement adéquat, largeur, sécurité, etc.) et d'anticiper dans les aménagements actuels les évolutions possibles en termes d'usage (augmentation attendue du

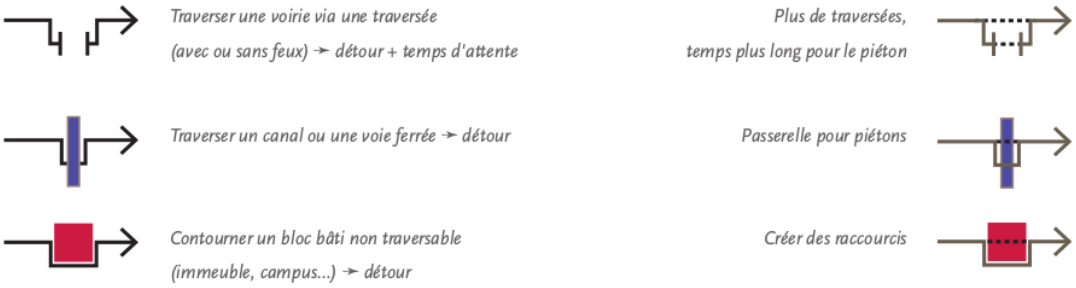
[6] Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale : résultats 2016

[7] Voir notamment :https://cyclingindustry.news/physical-separation-of-cyclists-from-traffic-crucial-to-dropping-injury-rates-shows-u-s-study/ & http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457517301021

nombre de cyclistes, apparition de nouvelles formes de mobilité ultra-légères, telles que la trottinette électrique ou le monoroue, etc.).

En ce qui concerne le réseau de voiries régionales, IEW recommande de :

- **Mettre en place une procédure systématisant l'évaluation de la prise en compte des modes actifs par l'Administration pour tout chantier sur voirie régionale**, et ce dès la phase d'étude. Cette procédure devrait impliquer la Direction des déplacements doux du SPW et les acteurs locaux (commune et associations cyclistes notamment) de façon à bien mesurer les enjeux liés à l'aménagement envisagé.
- **Soigner les aménagements pour les modes actifs sur les axes régionaux traversant les agglomérations.** Il s'agit non seulement de donner une place aux modes actifs dans les aménagements de voiries, mais également de prévoir des traversées confortables et en nombre suffisant. A très court terme, une adaptation à la hausse des durées de feux verts piétons est nécessaire en une série de points. Des phases vertes spécifiques pour vélo, ainsi que l'usage des panneaux B22/B23 permettraient également d'améliorer la situation en certains points (→ voir aussi section 1.3. sur le Code de la route).
- **Permettre le franchissement d'éléments barrières pour les modes actifs**, tels que cours d'eau, voies ferrées, voies rapides et autoroutes. Aménager notamment les ponts du réseau régional qui franchissent ces obstacles, les ronds-points qui constituent un passage obligé, créer des passerelles cyclo-piétonnes à certains endroits stratégiques...



Quelques éléments barrières et solutions possibles (Timenco)

- **Dans une logique de réseau, développer des cheminements sécurisés** : idéalement des pistes cyclables séparées sur les voiries régionales de vitesse supérieure à 50 km/h[8]. Cibler en particulier les sections reprises dans le Schéma Directeur Cyclable (SDC) et d'autres sections identifiées sur base d'une analyse réseau/itinéraire (certains axes importants pour le vélo sont « oubliés » dans le SDC). Les routes régionales constituent souvent la liaison la plus directe et la plus plate entre deux points, et doivent pouvoir être aménagées pour accueillir les cyclistes.
- Saisir les opportunités pour **installer des pistes cyclables le long des voies ferrées**. Ces dernières définissent souvent des trajets directs et peu pentus, potentiellement très adaptés au vélo.

[8] « *Le CSWSR recommande que sur les routes régionales hors agglomération les pistes cyclables séparées soient la norme, chaque fois que des pistes cyclables sont créées ou refaites* » (Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière, recommandation 20.2 issue du Rapport présenté dans le cadre des Etats généraux de la Sécurité routière en Wallonie, organisés à Namur le 15 juin 2012).

- **Réduire la vitesse maximale autorisée sur certaines sections du réseau régional** pour améliorer la sécurité et la cohabitation entre modes actifs et trafic motorisé (→ voir section 1.4 vitesse et sécurité).

Il suffirait parfois de peu de choses pour améliorer sensiblement les cheminements piétons : dégager les trottoirs des blocs de bétons dans la rue Rogier à Namur, permettrait un passage bien plus aisé avec une poussette ou une chaise roulante.

1.2 Développer pragmatiquement les aménagements pour les modes actifs en milieu rural

Même si le potentiel principal pour le développement des modes actifs se trouve dans les centres urbanisés, il existe des aménagements peu coûteux qui pourraient améliorer sensiblement la situation en milieu rural.

En milieu rural, IEW recommande de :

- **Développer la complémentarité entre vélo et transport en commun** (→ voir section 2.4 complémentarité TC). Notamment : apporter un soin particulier à l'aménagement des cheminements pour les modes actifs vers les arrêts TC ; offrir un stationnement sécurisé, au minimum couvert, à proximité des arrêts TC importants ; permettre d'emporter le vélo dans le bus.
- **Mettre en place un réseau propice aux modes actifs**, et dont l'attractivité sera améliorée progressivement :
  - la **création de pistes cyclables séparées** (routes à trafic important, vitesse > 50 km/h) est l'option idéale ;
  - l'**aménagement de chaussées à voie centrale banalisée (CVCB)** sur routes de campagne à faible trafic est également une mesure peu coûteuse rapide à mettre en œuvre. Faire de la CVCB un dispositif standardisé pour les gestionnaires de voirie en Wallonie ;

Marquage d'une chaussée à voie centrale banalisée (CVCB). Cyclistes et piétons sont prioritaires sur les deux bandes latérales. Les véhicules motorisés circulent sur la bande centrale, et ne roulent sur les bandes latérales que lors du croisement d'autres véhicules motorisés, sans mettre en danger cyclistes ni piétons (Photos : SPW).

- le **recours à de simples marquages au sol** est une alternative rapide et peu coûteuse, mise en œuvre dans d'autres pays (Suisse, France notamment) quand les pouvoirs publics n'ont pas les ressources financières nécessaires pour construire de véritable trottoirs ou autres cheminements séparés ;

Marquages pour piétons en France (Photo : Hervé STHIOUL)

- la **réduction de vitesse automobile** constitue une mesure immédiate et bon marché qui améliore sensiblement la praticabilité des itinéraires. Prévoir une évolution de la limitation de 90 km/h à 70 km/h sur certains tronçons, notamment les CVCB (→ voir aussi section 1.4 sur la vitesse et la sécurité) ;
- la **complémentarité avec les aménagements pour le vélotourisme** mérite d'être développée (extension des réseaux de points-noeuds, liaisons utilitaires avec le RAVeL).

Construire un réseau cyclable idéal (maillage complet de cheminements confortables et sécurisés) en milieu rural prendra du temps. Nous conseillons donc de définir rapidement un réseau et d'y mettre en place immédiatement les aménagements les plus simples à mettre en œuvre (limitation de vitesse, marquages au sol, CVCB, balisage points-noeuds…) pour ensuite améliorer continuellement la cyclabilité de ces réseaux par des aménagements plus lourds bien ciblés.

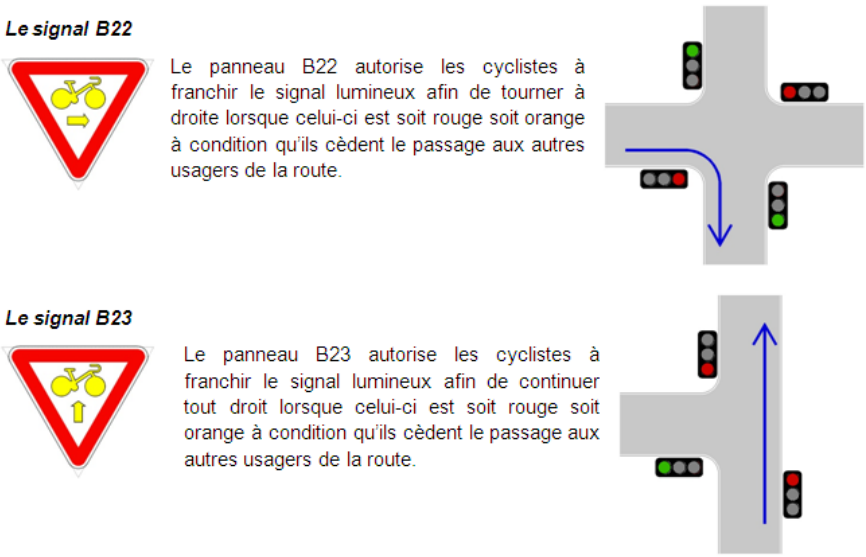
1.3 Systématiser l'usage des éléments pertinents du Code de la Route, améliorer la signalisation et le balisage

Le Code de la Route offre une série de possibilités qui permettent d'améliorer significativement la qualité d'un réseau cyclable. La Wallonie participe désormais aux révisions du Code de la Route.

Le balisage rend le réseau visible et lisible, ce qui est essentiel.

En la matière, IEW recommande de :

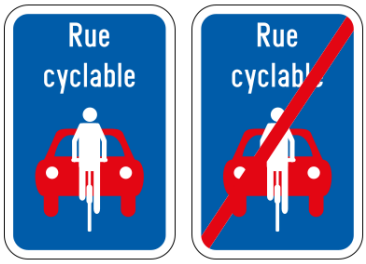
- **Œuvrer à une révision du Code de la Route autorisant les enfants à rouler à vélo sur le trottoir jusqu'à 12 ans** au lieu de 9 ans, comme le propose la Région de Bruxelles-Capitale.
- **Élargir l'usage des panneaux B22/B23** sur voirie régionale ; encourager cet usage sur voirie communale.



- **Finaliser l'aménagement des Sens Uniques Limités (SUL)** qui restent à réaliser sur voirie régionale ; mettre en place un mécanisme sanctionnant/tutélaire permettant à la Région de débloquer les situations où des communes ne respectent pas l'obligation de mise en SUL de leur voirie.
- **En agglomération, généraliser les zones d'avancées pour cylcistes (ZAC)** à tous les carrefours à feux, comme l'a recommandé le Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière[9].
- Utiliser la possibilité de mettre en place des **chaussées à voie centrale banalisée** (→ voir section 1.2 sur les aménagements en milieu rural).
- Utiliser la possibilité de mettre en place des **rues cyclables**, où la cohabitation entre vélos et véhicules motorisés est permise moyennant une priorité aux premiers : les cyclistes peuvent occuper tout l'espace de la voirie et le dépassement par un véhicule motorisé est

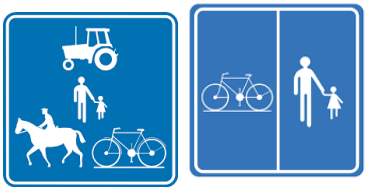
[9] Recommandation 23 issue du Rapport présenté dans le cadre des Etats généraux de la Sécurité routière en Wallonie organisés à Namur le 15 juin 2012.

interdit. Cet aménagement est recommandé dans les lieux comptant beaucoup de cyclistes et un passage automobile réduit.

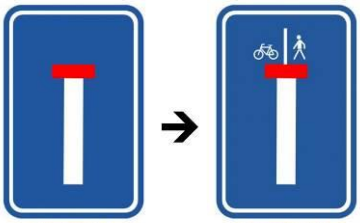


Signal F111 Signal F113

- Faire usage de la possibilité de signaler des cheminements modes doux non obligatoires grâce aux panneaux F99x. Il importe de **veiller à une cohabitation sereine entre piétons et cyclistes**, notamment, ce qui nécessite des largeurs suffisantes pour les cheminements partagés. De manière générale, des cheminements séparés sont préférables, vu les vitesses différentes, surtout quand la fréquentation devient conséquente.



- **Signaler tout cheminement possible pour les modes actifs à travers les culs-de-sacs** automobiles à l'aide du panneau F45b[10].



Panneau F45 Panneau F45b

- **Inciter les automobilistes à redoubler de prudence** sur les routes fréquentées par des usagers doux, ce qui contribuera à l'installation d'habitudes de conduite plus sûres. Une **signalisation de sensibilisation** pourrait être mise en place en Wallonie (à l'instar de ce qui avait été fait à proximité des écoles il y a quelques années).

- **Visibiliser le réseau et les itinéraires pour les modes actifs** en améliorant le balisage, notamment pour les petites voiries.

[10] Les panneaux existants peuvent être facilement adaptés à très faible coût grâce aux autocollants fournis par l'ASBL Sentiers.be : http://www.sentiers.be/agir-pres-de-chez-soi/alain-passe-tu-passes/

Contre-exemple (à gauche) : la signalisation utilisée tend à repousser les piétons de ce cheminement, alors qu'ils ont le droit de l'emprunter. Au milieu et à droite : exemples de balisages de qualité (Photos: Sentiers.be et SPW).

1.4 Réduire la vitesse du trafic motorisé pour améliorer la sécurité et la qualité de vie

Le manque de sécurité est un frein majeur au développement des mobilités actives, où l'usager est plus vulnérable que dans un habitacle automobile. Suite à l'amélioration des véhicules, mais aussi à la mise en place de mesures de contrôle des vitesses plus nombreuses, l'insécurité routière est globalement en diminution, en Wallonie comme dans le reste de l'Europe. La comparaison montre cependant que notre région pourrait, et devrait, faire des effort supplémentaires substantiels sur le plan de la sécurité routière.

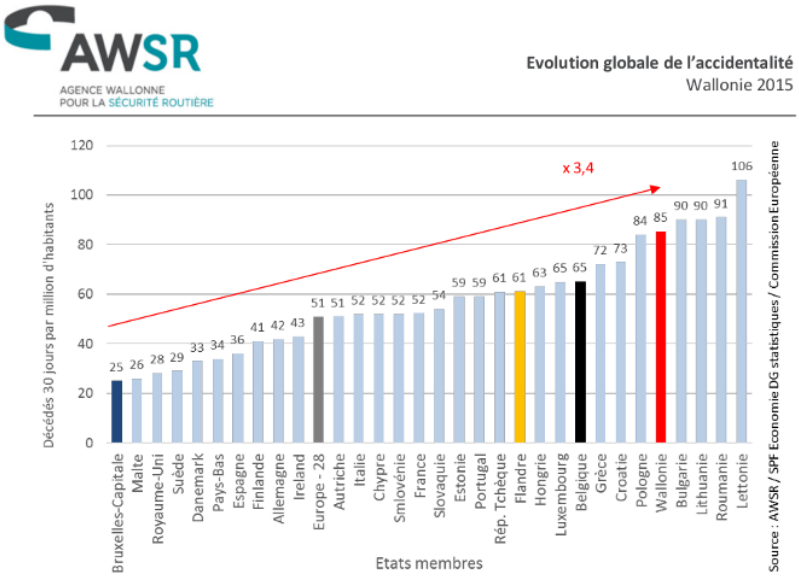


Figure 15 : Taux de mortalité pour les pays de l'Europe des 28 et les régions belges – 2014

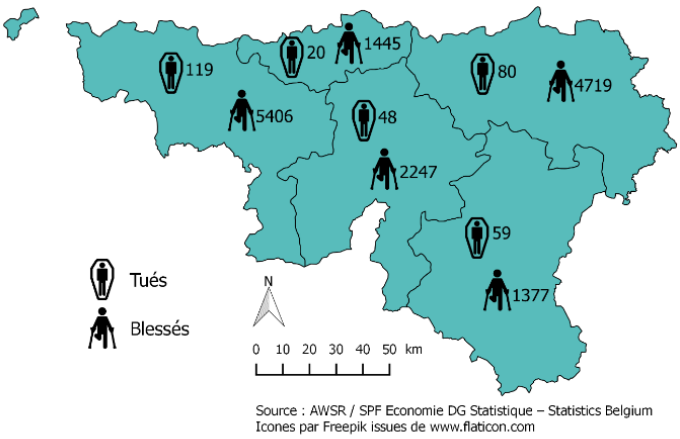


Figure 2 : Bilan provincial des victimes d'accident de la route (tués 30 jours et blessés) en 2015

La Wallonie connaît ainsi 7 décès liés aux accidents de la route par milliard de voyageurs kilomètre parcourus, quand nos voisins directs en comptent entre 3,2 (Pays-Bas) et 4,8 (Luxembourg)[11]. En ramenant le nombre d'accidents à la population, la situation wallonne apparaît

[11] AWSR 2016, Evolution globale de l'accidentalité – Bilan wallon 2015 (RAPPORT – SAR2016-3)

encore bien pire, notre région se situant parmi les cancres européens, entre la Pologne et la Bulgarie (voir graphique ci-dessus).

En ce qui concerne la sécurité des piétons et cyclistes, la Wallonie a connu peu de progrès depuis 2010. Le nombre de tués dans ces catégories stagne, et représentait près de 15 % du total en 2015, une proportion qui tend à croître.

Le Gouvernement wallon a repris à son compte l'objectif européen de diminuer par deux le nombre de tués sur route entre 2011 et 2020, ce qui correspond, pour la Wallonie, à ne pas compter plus de 200 tués en 2020.

Dans ce contexte, la réduction et le contrôle des vitesses est une mesure incontournable pour améliorer la situation en Wallonie. Elle permet de réduire à la fois le nombre d'accidents et leur gravité. Cette mesure est pertinente tant en agglomération qu'hors agglomération.

1.4.1 Cas des agglomérations

La diminution des limitations de vitesse de 50 km/h à 30 km/h dans les quartiers résidentiels en agglomération est une mesure simple et peu coûteuse qui améliore très sensiblement la sécurité et la qualité de vie dans les zones concernées. Elle permet, dans une large mesure, d'améliorer la cohabitation entre, d'une part, les piétons, cyclistes... et, d'autre part, le trafic motorisé. Elle contribue particulièrement à l'amélioration de la sécurité pour les usagers très vulnérables que sont les enfants et les personnes âgées, et ce avec un impact au final assez faible sur les temps de parcours des automobilistes.

Dès 2011, le Parlement européen a adopté une résolution qui *« recommande vivement aux autorités responsable de limiter à 30 km/h la vitesse maximale dans les zones résidentielles et sur toutes les routes à voie unique des zones urbaines qui ne présentent pas de piste distincte pour les cyclistes, et ce afin de mieux protéger les usagers de la route vulnérables »*[12]

Cette norme pour des villes « apaisées » tend à se répandre dans un nombre croissant d'agglomérations en Belgique et en Europe. Bruxelles, Namur, Mons et Liège, notamment, l'implémentent à des degrés divers chez nous, mais la dynamique est plus importante encore en France, où pas moins de 50 agglomérations sont passées à la norme 30 km/h en 2016[13].

Sur le plan de la sécurité, quelques chiffres permettent d'apprécier la différence :

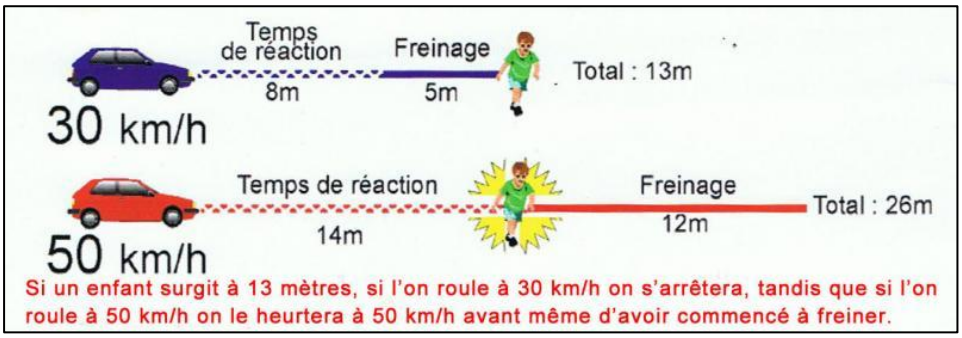
« À 30 km/h, la distance de freinage en zone sèche est de 13 m (dont 8,3 m de distance de réaction). À 50 km/h, elle est de 28 m (dont 14 m distance de réaction). Ces distances augmentent encore en présence d'humidité sur le sol. Concrètement, cela signifie qu'un automobiliste circulant à 30 km/h aura la possibilité de s'arrêter avant de heurter un enfant qui surgit à 14 m devant lui,

[12] Résolution du Parlement européen du 27 septembre 2011 sur la sécurité routière au niveau européen pour la période 2011-2020 (2010/2235(INI))
[13] https://ville30.org/les-villes-30/

alors que le conducteur qui circule à 50 km/h n'aura pas encore commencé à freiner lorsqu'il le percutera. Le nombre d'accidents à 30 km/h est donc logiquement moins important qu'à une vitesse supérieure. »

« En cas de collision, les blessures sont aussi moins graves. Si un véhicule percute un piéton à 50 km/h, le choc équivaut à une chute de 10 m de haut, contre 3,5 m pour un choc à 30 km/h. La probabilité de décès en cas de collision est neuf fois plus élevée à 50 km/h qu'à 30 km/h. »

Dossier Ville30.be



En la matière, IEW recommande de :

- **Encourager les communes à adopter la limitation à 30 km/h dans les quartiers résidentiels d'agglomération**, par exemple en subsidiant les aménagements légers nécessaires. A terme, la Région pourrait faire du 30 km/h la norme par défaut en agglomération, le 50 km/h restant possible via signalisation sur certains axes.
- **Mettre en zone 30 certaines sections de voiries régionales dans les centres urbains**
- **Soutenir des aménagements favorisant la réduction effective de la vitesse** (réduction de la largeur de voirie consacrée à la voiture par exemple, qui peut être couplée à la réservation d'un espace dédié au vélo)
- **Communiquer sur les avantages et le sens de cette limitation**
- **Mettre en place des radars préventifs et répressifs pour rendre effectif le changement d'habitude**

1.4.2 Hors agglomération

Hors agglomération, la norme de vitesse en Wallonie est de 90 km/h. Cette vitesse élevée rend dangereuse, voire impossible, la cohabitation du trafic motorisé avec les cyclistes et piétons. Cette vitesse explique le fait qu'il y a peu de piétons et cyclistes sur ces routes.

La Flandre a décidé récemment de diminuer la norme de vitesse maximale hors agglomération à 70 km/h. Si cette mesure ne permet pas à elle seule une cohabitation sûre entre les modes actifs et le trafic motorisé, elle permet néanmoins une diminution du niveau de risque (également pour les automobilistes).

IEW recommande de :

- **Revoir localement les limitations de vitesse pour mieux les adapter au cadre de vie** et pas seulement au type de route. Notamment : réduire systématiquement la vitesse

maximale autorisée de 90 à 70 km/h sur le kilomètre bordant l'entrée ou la sortie d'agglomération, de manière à créer une zone tampon.

- **Réduire immédiatement de 90 à 70 km/h la vitesse maximale autorisée sur les voiries régionales reprises dans le Schéma Directeur Cyclable (SDC).**
- **Pour le reste du réseau régional à 90 km/h, réaliser une étude de la pertinence de réduire la limitation de vitesse à 70 km/h sur certains tronçons**, et mettre en œuvre cette réduction sur les tronçons identifiés d'ici la fin de la législature.
- **Stimuler une démarche similaire sur les voiries communales à 90 km/h.**
- Renforcer les mesures visant à **accroître le respect des limitations de vitesse en Wallonie** (campagnes de communication sécurité routière, radars préventifs et répressifs…).

1.5 Offrir le stationnement nécessaire

Le vélo est le moyen de transport le plus rapide en ville, car il permet, littéralement, un trajet « de porte à porte ». Encore faut-il pouvoir stationner de manière sûre.

Pouvoir ranger son vélo en sécurité est un besoin fondamental pour tout cycliste, tant au point de départ qu'à destination. A tel point que la crainte de ne pas pouvoir stationner son vélo en sécurité à l'arrivée induit des renoncements fréquents à prendre le vélo pour certains trajets. Il est donc essentiel d'offrir un stationnement sûr qui corresponde aux besoins des cyclistes actuels et potentiels. C'est un moyen crucial de limiter le risque de vol.

En matière de stationnement, IEW recommande de :

- **Mettre en place un règlement régional d'urbanisme qui impose la présence de stationnement vélo dans les projets d'immeubles,** pour les habitants et pour les visiteurs. Pour le logement, en particulier, ce stationnement doit être couvert et sécurisé. Les rénovations devraient aussi être concernées, ou encouragées en ce sens, par exemple à partir d'une certaine taille d'immeuble.
- En l'absence d'un tel règlement régional, **encourager les communes** à adopter un règlement communal d'urbanisme prévoyant cette obligation, comme le font notamment Gembloux ou Anvers (voir figure).

Figure 13: Objectif minimum en nombre de stationnement vélo dans les nouvelles constructions et rénovations

		Nouvelles constructions et rénovations			
		Habitants: ***Intérieur / Fixé (espace pour 1 dispositif stationnement vélo > 1,5 m²)***	**Salariés et Etudiants:** ***Supports fixés et verrouillés sur terrain privé.***		**Visiteurs court séjour:** ***Supports ou arceaux vélos***
Habitation		Min 1 + 1 par chambre	-		- (sauf cas exceptionnel)
Bureaux, sociétés, hôtels		-	1 pour 75m² ou 1 pour 3 employés		- (sauf cas exceptionnel)
Zones commerciales (magasins, restaurants, vente au détail)					30 pour 100 visiteurs
Centres sportifs, loisirs / divertissement					
Etablissement hospitalier					15 pour 100 visiteurs
Institutions scolaires	**Maternelle Jardin d'enfants**	-	1 pour 3 employés	20 pour 100 enfants	-
	Ecole primaire			30 pour 100 étudiants	-
	Ecole secondaire			50 pour 100 étudiants	-
	Enseignement supérieur			50 pour 100 étudiants	-

Normes urbanistiques à Anvers (PRESTO 2010)

- **Soutenir financièrement les communes pour l'installation de box vélos sécurisés** dans les quartiers résidentiels denses où le bâti ne permet pas un stationnement intérieur suffisant.
- **Développer le stationnement vélo au niveau des arrêts de bus importants et des gares**, pour permettre l'intermodalité entre vélo et transport en commun (→ voir section 2.4 complémentarité TC).
- **Encourager commerces et entreprises à installer des ranges-vélo** (couverts si le stationnement dure plusieurs heures) à proximité immédiate de leur entrée.
- Dans un esprit d'exemplarité des pouvoirs publics, **systématiser les ranges-vélo à l'entrée des administrations et institutions publiques** (Parlement, Gouvernement wallon…).
- **Mettre en place une tarification plus systématique et plus importante du stationnement automobile dans les villes.**

Parkings vélos à Copenhague
20 m² = 2 places voiture
20 m² = 10 arceaux = 20 places vélo

(Philippe Hanock, ULg)

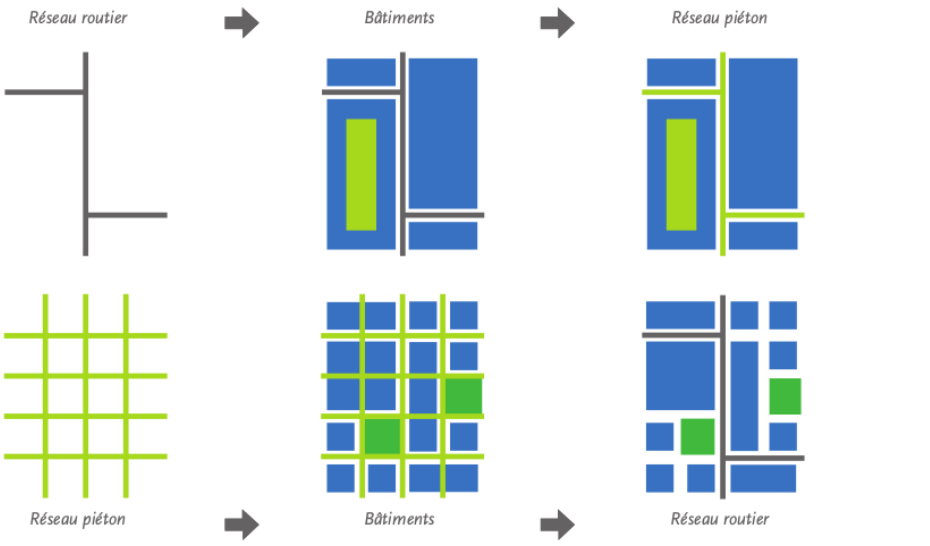
1.6 Promouvoir un aménagement du territoire favorable aux modes actifs

L'organisation d'un territoire influence fondamentalement la manière dont il est parcouru. Les politiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme sont cruciales pour permettre et favoriser l'accessibilité des différents lieux, services et fonctions qui s'y trouvent, en particulier pour les modes actifs.

L'aménagement du territoire est un levier particulièrement important à prendre en compte, dans la mesure où les choix qui y sont faits ont un impact qui perdure généralement de nombreuses décennies.

Comme l'indique de manière très claire le Vade-mecum Piétons en Région Bruxelles-Capitale[14], la prise en compte de ces modes devrait être la première étape de tout projet d'ampleur :

« Les nouveaux projets d'urbanisme d'une certaine envergure doivent être pensés en fonction des piétons. La première étape dans la conception doit être la définition d'un réseau piéton au maillage étroit, relié à des itinéraires piétons et destinations proches. Les grands volumes bâtis et un réseau de voiries au maillage plus étroit ne viennent qu'ensuite. C'est la seule manière de veiller à ce que la zone soit accessible de manière sûre et confortable et puisse être traversée par les piétons. En règle générale, il doit y avoir une possibilité de pénétrer les volumes bâtis pour les piétons tous les 100 m. Il est préférable d'intégrer cette méthode de travail à un niveau de planification supérieur (...) Les projets qui partent de gros volumes bâtis et des voiries réservées aux voitures entraînent de grands détours pour les piétons, et rendent l'ajout ultérieur de traversées très difficile. »



Source: TIMENCO bvba 2011

Sans exhaustivité pour une matière aussi large que l'aménagement du territoire, IEW formule ici les recommandations suivantes :

- **Favoriser un aménagement du territoire assurant densité et mixité de fonctions**
- **Débuter la conception des aménagements par une planification des itinéraires pour les modes actifs**
- **Imposer par les normes urbanistiques un stationnement vélo adéquat** pour tout projet d'immeuble (→ voir section 1.5 stationnement)
- **Geler l'offre de stationnement automobile dans les centres villes**, et notamment abroger en Wallonie la circulaire « de Saeger » du 17 juin 1970, définissant un nombre minimal d'emplacements de stationnement automobile dans les aménagements, comme l'ont fait la Flandre et la région Bruxelles-Capitale[15]. Réduire à certains endroits le stationnement automobile permettrait de mieux partager l'espace limité disponible en voirie avec les modes actifs.

[14] Bruxelles Mobilité (2013)
[15] La CeMathèque n°41 (novembre 2015), Stationnement 4 - Besoins de stationnement de voitures et projets immobiliers : quelle stratégie ?

- Dans les situations appropriées, utiliser systématiquement le mécanisme de **charges d'urbanisme** pour obtenir de la part des promoteurs des aménagements « modes actifs » au profit de la collectivité lors de la délivrance de permis.
- **Négocier la mise en place de pistes cyclables et d'itinéraires cyclo-piétons le long des voies ferrées lors de la délivrance de permis à Infrabel**. Il s'agit souvent de cheminements très directs et peu pentus, qui permettent en outre des liaisons essentielles depuis/jusqu'aux gares et points d'arrêts.

2 Programmes thématiques

2.1 Soutenir ou initier une politique cyclable dans un nombre croissant de communes

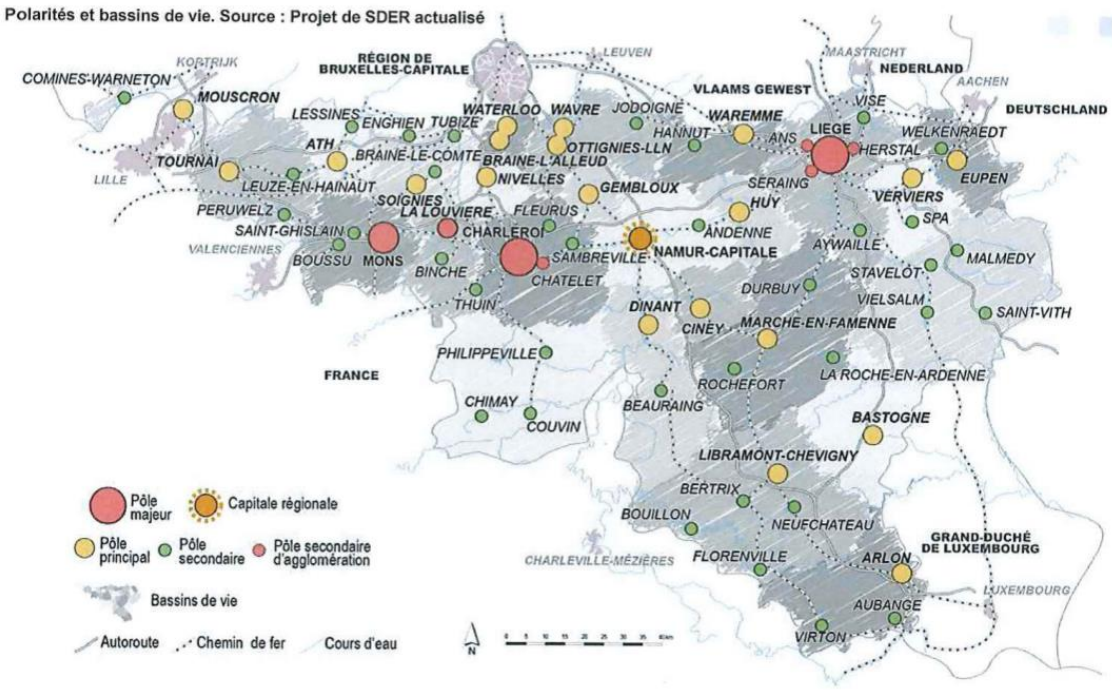
Les communes ont une place et un rôle incontournable pour la mise en place d'aménagements adéquats sur leur territoire. Par ailleurs, les centres urbanisés abritent le potentiel de développement le plus immédiat en matière de modes actifs. Des pôles majeurs comme Charleroi ou Mons n'avaient malheureusement pas pu être touchés par WACY 1.0.

Dans ce contexte, IEW recommande de :

- **Poursuivre et développer la collaboration avec les communes en matière de politique cyclable** : les communes partenaires devraient être plus nombreuses que pour WACY 1.0, mais avec une limite pour garder le principe d'une concentration de moyens permettant d'obtenir un réel gain qualitatif et quantitatif dans ces communes (ordre de grandeur recommandé : 30 communes).

  Ce partenariat devrait :

  - **Cibler prioritairement les pôles majeurs et les pôles principaux** du projet de Schéma de Développement Territorial (SDT).



  - **Permettre/favoriser des projets conjoints** entre deux ou plusieurs communes adjacentes qui partagent des enjeux de mobilité cyclable :

- urbain + urbain : continuité du réseau cyclable sur un territoire densément urbanisé ;
- urbain + suburbain : complémentarités avec TC, complémentarité vélo utilitaire et vélotourisme… ;
- rural + rural : réseaux de points nœuds étendus, logique de vélotourisme à l'échelle d'un territoire cohérent... ;

- Calibrer l'accompagnement en fonction de la situation de la commune (pôle majeur/pôle secondaire/rural, commune débutante/en essor).
- Être basé sur une **logique d'appel à projet et de cofinancement**, garantissant une implication quantitative et qualitative des autorités communales.
- Allouer un **soutien financier** strictement proportionnel à la population touchée (éviter le terme fixe qui a posé problème lors de WACY 1.0 dans certaines petites communes).

  Dans l'ordre de grandeur proposé, la Région apporte 4,5 €/hab et la commune minimum 1,5 €/hab, pour le vélo. Un minimum de 6 €/hab est ainsi mobilisé annuellement :

Population	Part régionale	Part communale	Total
2.000	9.000 €/an	3.000 €/an	12.000 €/an
20.000	90.000 €/an	30.000 €/an	120.000 €/an
200.000	900.000 €/an	300.000 €/an	1.200.000 €/an

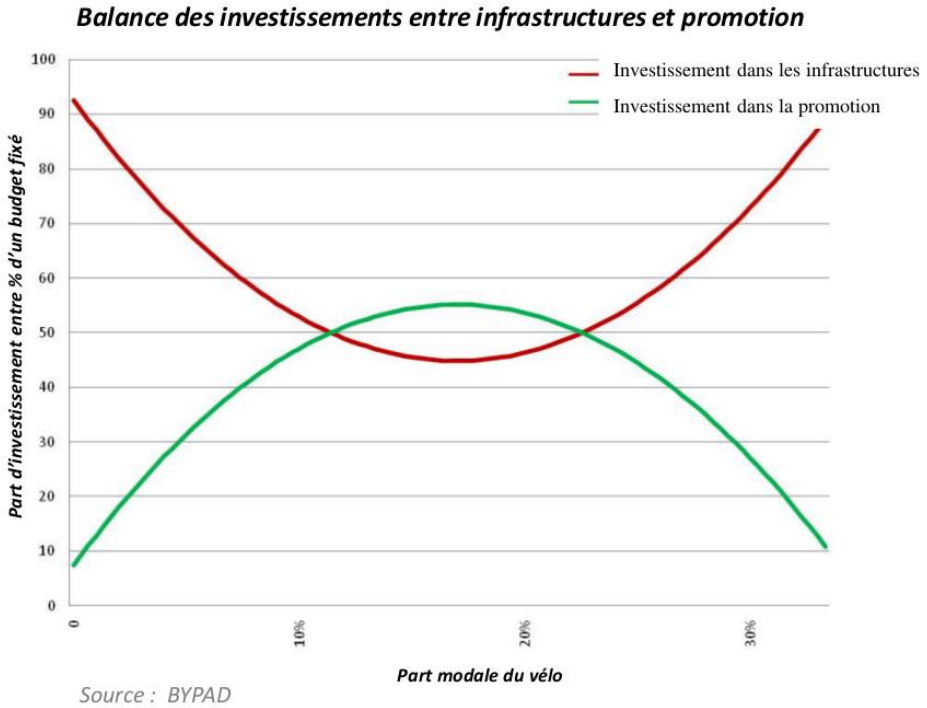
  Ce scénario, appliqué à l'ensemble des 29 communes constituant les pôles majeurs et principaux du projet de SDT, permet de toucher les 40 % de la population wallonne qui s'y trouve avec un budget régional annuel de 6,5 millions d'euros (→ voir Annexe 3).

  Ce niveau d'investissement reste très modéré par rapport à ce qui est réalisé dans les régions volontaristes en matière de politique cyclable : aux Pays-Bas les pouvoirs publics dépensent ainsi 24 €/hab annuellement, avec les résultats qu'on connaît[16].
- Prévoir la réalisation des mesures du Plan Communal Cyclable (PCC), ainsi que l'engagement d'un personnel suffisant, dédié à la réalisation de la politique cyclable au sein des communes.

- Pour une efficacité optimale, respecter la balance reprise dans la figure ci-dessous pour les investissements réalisés. Il est en effet peu pertinent de lancer de coûteuses campagnes de promotions dans un territoire où l'infrastructure peu accueillante n'est utilisable que par un faible nombre de cyclistes confirmés.

  Ainsi, les communes « débutantes » doivent concentrer un maximum d'investissement sur l'infrastructure, et les communes « en essor » doivent partager les moyens entre infrastructure et promotion (→ voir les mesures proposées dans les sections dédiées).

[16] SPW (2014), Évaluation économique de la pratique du vélo en Wallonie.



- A côté de ces collaborations pluriannuelles, pérenniser le mécanisme de **crédits d'impulsion cyclo-piétons**, via appel à projet impliquant les Administrations concernées (notamment la DGO1-76).
- Intégrer des éléments de formation sur la prise en compte des modes actifs lors des journées d'information à destination de communes sur les travaux subsidiés[17]
- **Viser la cohérence et la coordination entre le niveau communal et le niveau régional**. Les procédures de collaboration mises en place doivent permettre d'éviter des situations de blocages mutuels entre niveaux de compétences qui empêchent la bonne mise en œuvre de la politique cyclable. De tels blocages ont malheureusement existé de manière ponctuelle dans le cadre de WACY 1.0, notamment pour l'aménagement du réseau régional.

2.2 Toucher le public scolaire et étudiant

Les jeunes constituent une cible pertinente et prioritaire pour la mobilité active : ils sont dans la tranche d'âge où s'acquièrent les capacités en terme de mobilité, ont une aspiration à une meilleure autonomie et peuvent développer des habitudes de mobilité durable qui les accompagneront toute leur vie. Cette section développe les mesures qui touchent la mobilité scolaire et étudiante.

L'outil **Plan de Déplacement Scolaire (PDS)** a été défini dans un décret du 1er avril 2004. Il s'agit d' *« un ensemble de mesures concertées visant à gérer les déplacements scolaires dans une perspective de développement durable »* avec *« pour objectif d'améliorer la sécurité, l'environnement et la qualité de vie sur le chemin et aux abords des écoles »*. Cependant, depuis une dizaine d'année, cet outil n'est plus guère utilisé : lourd et complexe à mettre en œuvre au

[17] https://pouvoirslocaux.wallonie.be/jahia/Jahia/site/dgpl/accueil/Travaux_subsidies/pid/27222

niveau de la procédure, il ne semble pas tout à fait adapté, en l'état, à une appropriation par les acteurs de terrain directement concernés.

Suite à la 6e Réforme de l'État, une cellule d'**éducation à la mobilité et à la sécurité routière (EMSR)** a été créée au sein de la DGO2. Celle-ci a entrepris la formation de référents EMSR dans les écoles parmi le personnel éducatif. Environ 75 référents ont ainsi été formés en 2016 dans le niveau fondamental. Ce nombre devrait doubler en 2017 suite à une nouvelle vague de formation. Un réseau de personnes de contact au sein des écoles, en lien avec la mobilité et la sécurité routière, se développe ainsi en Wallonie. Ces personnes pourraient constituer un relais idéal pour la mise en place de mesures visant à améliorer l'accessibilité des écoles pour les modes actifs.

Dans ce contexte, IEW recommande de :

- **Soutenir la formation des référents ESMR** dans les écoles et étendre la démarche vers les écoles secondaires.
- **Lancer rapidement, au niveau régional, un appel à projet permettant de financer des initiatives en faveurs des modes actifs dans les écoles** (hors PDS, pour être plus accessible et opérationnel). Ces initiatives devraient permettre d'identifier et de mettre en place rapidement des mesures concrètes et légères, sur base d'une analyse de la situation spécifique de chaque établissement, en visant à réaliser au maximum le potentiel en terme d'usage des modes actifs (installation de parkings vélos sécurisés dans l'enceinte de l'établissement, mise en place de pédibus et/ou de vélobus, identification d'un référent vélo, etc.). Des actions de communication/sensibilisation compléteront l'approche. Cet appel à projet devrait être accessible aux trois niveaux d'enseignement : fondamental, secondaire et supérieur. Dans ce cadre :
    - Donner un rôle direct aux publics scolaires (élèves, enseignants, membres du personnel de l'école et toutes autres personnes effectuant régulièrement des déplacements de ou vers l'école) et limiter le nombre d'intervenants institutionnels externes à ces publics (notamment par rapport à l'outil PDS de 2004).
    - Dans le niveau fondamental, favoriser les établissements, qui ont un référent ESMR.
    - Financer deux volets complémentaires : un accompagnement temporaire des établissements par un prestataire de services (association active en éducation à la mobilité) d'une part, et la fourniture de matériel pour les écoles (parking vélo, outils pédagogiques, etc.), d'autre part.
    - En fonction de leur ambition et de la nécessité, les écoles feront, avec l'appui éventuel de leur accompagnateur et de la Région, les démarches nécessaires vers d'autres acteurs pertinents (commune, SRWT, etc.) afin d'envisager avec eux la mise en place de mesures pour lesquelles ces acteurs sont compétents.
- Sur base de cette expérience pilote, **revoir le décret « PDS » de 2004**, pour alléger la procédure et simplifier l'outil Plan de Déplacement Scolaire, de manière à rendre la mise en place de PDS beaucoup plus accessible et opérationnelle pour les écoles et

établissements d'enseignement. Cette révision doit permettre une meilleure appropriation de l'outil « PDS » et une augmentation importante de son utilisation.

- **Entretenir une dynamique** favorisant la mobilité durable au sein des écoles, par exemple en jouant sur l'émulation avec des projets tels que « Bike2school »[18] et « Emile, le serpent mobile »[19] qui organisent des défis de mobilité, par classe ou par école.

En complémentarité et en cohérence avec ces mesures, IEW recommande de :

- **Étendre largement les formations de formateur vélo**[20] dans les Hautes Ecoles, pour les options pédagogiques. La volonté d'introduire concrètement le thème de l'Education à la Sécurité Routière et à la Mobilité (ESMR) des jeunes dans le cursus scolaire sera facilitée et accélérée si les futurs pros des secteurs de l'enseignement et de l'éducation sont eux-mêmes sensibilisés et outillés dans le cadre de leur formation initiale. En termes de ciblage, privilégier : instituteurs, enseignants du secondaire, MS éducation physique, éducateurs, tourisme...
- **Poursuivre le soutien au Brevet du cycliste** qui touche actuellement 20 % des élèves wallons en 5e / 6e primaire et permet aux enfants d'acquérir les compétences indispensables pour se déplacer à vélo dans la circulation.
- Inciter la Fédération Wallonie-Bruxelles à **développer l'apprentissage d'une mobilité autonome et durable au sein des compétences transversales**.
- **Développer des campagnes du type « Objectif Vélo »**[21]**, favorisant un report modal effectif dans les écoles**. Pour ce report modal vers le vélo, cibler notamment les niveaux secondaires et supérieurs, en particulier dans les zones où les TC sont saturés à la pointe (→ voir section 2.4 complémentarité TC).
- **Subsidier largement l'installation de dispositifs de stationnement vélo couverts**, idéalement à l'intérieur de l'enceinte des établissements (sans lier à une obligation de PDS).

[18] https://www.bike2school.be/fr/a-propos
[19] http://www.trafficsnakegame.eu/wallonia/
[20] Formations proposées par Pro Velo notamment
[21] https://www.provelo.org/fr/educ/programmes/objectif-velos-ecole

Formation d'écoliers à Arlon (Photo : GRACQ)

2.3 Développer la mobilité active en entreprise et pour les trajets domicile-travail

Les déplacements domicile-travail constituent un créneau crucial pour toute politique de mobilité. En Belgique, 19 % des déplacements sont effectués pour ce motif, comptant pour 26 % des distances parcourues (p.km), selon les chiffres pour 2012. A l'heure de pointe, ces déplacements deviennent majoritaires et représentent 60 % des distances parcourues[22].

Il faut cependant constater que les outils existants, **Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE)** et **Plan de Mobilité des Zones d'Activités (PMZA)**, sont très peu utilisés au niveau wallon. Notre région compte seulement 17 de ces plans, essentiellement en Province de Namur, qui en dénombre 12 à elle seule. A l'inverse, aucun n'existe en Province du Luxembourg[23]. A Bruxelles, les PDE sont nettement plus utilisés, car rendus obligatoires pour toute entreprise occupant plus de 100 personnes sur un site[24].

L'initiative **« Tous Vélo Actif »** touche pour sa part une trentaine d'entreprises wallonnes qui mettent en place des actions et de la sensibilisation en faveur du vélo, avec un label objectivant les efforts fournis[25].

Par ailleurs, la DGO2 forme, sur base volontaire, des **mobility managers** en entreprise : il s'agit de personnes motivées qui peuvent devenir des interlocuteurs de référence au sein de leur entreprise pour les questions liées à la mobilité. Une vingtaine de mobility managers ont été formés en 2016, et il est prévu d'en former environ 15 de plus chaque année.

La mise en place de **plans d'actions concrets** en matière de mobilité, adaptés à la situation précise de chaque entreprise, semble être une approche à privilégier, en évitant de tomber dans le travers de certains PDE qui ont pris la forme d'études volumineuses, mais peu opérationnelles.

---

[22] Bureau Fédéral du Plan (2015), *Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030*.
[23] http://mobilite.wallonie.be/home/outils/plans-de-mobilite/recherche-geographique.html
[24] http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/partners/entreprises/plan-de-deplacement-des-entreprises
[25] http://veloactif.be/

Par ailleurs, il importe de cibler prioritairement les efforts vers les entreprises où un potentiel de report modal vers la mobilité active existe. L'expérience montre qu'en matière de vélo, les entreprises sont souvent prêtes à investir dans les aspects matériels (infrastructure, flotte, entretien…), mais assez peu dans la formation et l'accompagnement de leur personnel (mise en selle, coaching, évaluation…). Cela nécessite en effet de libérer son personnel de ses tâches professionnelles pendant certaines plages horaires. C'est davantage à ce niveau que devrait être ciblé le soutien public, et non pas sur les aspects plus facilement pris en charge par les acteurs privés.

Dans ce contexte, IEW recommande de :

- **Soutenir la formation des mobility managers** et augmenter significativement le nombre de personnes formées :
  - Rendre la formation d'un mobility manager obligatoire au sein des entreprises publiques (administrations, OIP, hautes écoles et centres de recherche, etc.), tout en conservant le caractère gratuit.
  - Obtenir une participation financière des grosses entreprises privées qui ont les moyens pour cette formation, de manière à pouvoir se permettre d'organiser plus de sessions chaque année.
  - Ouvrir la formation à de plus petites structures (PME) sur base volontaire et gratuite.
- Ancrer la **mise à jour du Vade-mecum sur les Plans de Déplacement d'Entreprise** (prévue en 2017) dans une approche pragmatique visant la massification de l'usage de cet outil. L'identification et la réalisation des actions à entreprendre dans les deux années qui suivent pour stimuler une mobilité plus durable devrait constituer l'objectif principal. Dans ce cadre :
  - Donner un rôle d'interlocuteur de référence au mobility manager, si la structure en possède un.
  - Envisager une augmentation graduelle de l'incitation pour les entreprises à mettre en œuvre de tels plans. Par exemple, en jouant sur le soutien et la contrainte :
    - Pas d'incitation : décision libre de la direction et prise en charge des coûts par l'entreprise à 100 %
    - Incitation faible : soutien financier partiel (par exemple prise en charge par les pouvoirs publics d'une partie des frais de formation)
    - Incitation moyenne : prise en charge par l'entreprise des coûts externes générés pour la collectivité, par exemple par la mise en place d'une taxation proportionnelle aux déplacements polluants générés par l'entreprise
    - Incitation forte ciblée : obligation lorsqu'une proportion définie du personnel (par exemple 20 %) en exprime le souhait, lorsqu'il y a plus qu'un certain nombre d'employés (par exemple 200), en fonction de la localisation (par exemple lorsque la distance à une gare est inférieure à 5 km), pour les entreprises qui sont en accord de branche, etc.
    - Incitation forte généralisée : modèle bruxellois

- Pour les entreprises publiques (administrations, OIP, hautes écoles et centres de recherche, etc.) soumises à l'obligation d'avoir un mobility manager, offrir un soutien financier pour la réalisation des mesures identifiées par le plan d'action qu'elles auront développé.
- **Poursuivre et développer le programme « Tous vélo actifs »**. Viser à la mise en place plus large de mesures telles que : la mise à disposition de stationnement pour vélo, le remboursement des km domicile-travail à vélo, la mise à disposition de vélos d'entreprises, etc. Encourager et soutenir la mise en place de formations à la pratique du vélo pour le personnel.
- Soutenir des initiatives promouvant l'engagement sur base volontaire, telles que **le projet « bike to work »**[26] mis en place par le Fietsersbond en Flandre et à Bruxelles, auquel plus de 250 entreprises et 33.000 salariés participent.
- **Réaliser les infrastructures permettant l'accessibilité des ZAE en modes actifs**, en ciblant celles qui sont situés à une distance cyclable (<5km) des pôles résidentiels importants d'où sont issus les travailleurs du site.
- En coordination avec les intercommunales de développement économique et les entreprises qui y siègent, **encourager le vélo pour les déplacements intra-zoning** : offre de vélos d'entreprises, stationnement à l'entrée de chaque établissement, parcours sécurisé à l'intérieur du zoning et vers les arrêts TC les plus proches…

Quelques arguments clés pour promouvoir le vélo en entreprise

- Sur 1 place de parking voiture, on range 10 vélos.
- 50 vélos occupent 50 m^2, 50 voitures occupent 500 m^2 de parking !
- Un cycliste ne consomme pas d'essence. Le coût de son déplacement se solde par une indemnité kilométrique de 0,23 €, exonérée de cotisation sociale et déductible fiscalement.
- Pour les entreprises, les coûts liés à l'aménagement d'infrastructures dédiées au vélo (parkings, vestiaires...) et à l'achat de vélos de service sont déductibles à 120%.
- Un employé qui fait de l'exercice en utilisant le vélo régulièrement est moins souvent malade et plus productif.
- Un employeur gagne entre 300 et 400 €/an/employé actif physiquement !
- La productivité augmente de 2 à 52 % chez un employé actif physiquement !

Source : http://veloactifs.be

2.4 Miser sur la complémentarité avec les transports en commun (TC)

Il existe une complémentarité forte entre modes actifs et transports en commun. Les premiers permettent des déplacements courts mais très personnalisés : de tout point à tout point. Les

[26] https://www.biketowork.be/fr

seconds des déplacements plus longs, de certains lieux fixes (gares ou arrêts) à d'autres lieux fixes.

La combinaison des modes actifs et des transports en commun, pour un même déplacement (ex : prendre son vélo pour aller à la gare prendre le train) permet une gamme de déplacements bien plus large que la somme de ce que permettent chacun de ces modes pris isolément. Il y a un effet de renforcement mutuel.

Les développements de la « mobilité ultra-légère », que nous définirons ici par le fait que la personne peut emmener son véhicule avec elle tout au long de son parcours intermodal (vélo pliable, trottinette, patins à roulettes, gyropode, monoroue…)., sont à prendre en compte, de manière à maximiser les complémentarités possibles.

Une collaboration efficace avec la SRWT et avec la SNCB est indispensable pour tirer le meilleur parti de la complémentarité naturelle entre modes actifs et transports en commun.

Pour tirer le meilleur parti de cette complémentarité, IEW recommande de :

- **Développer l'offre de stationnement vélo aux arrêts de bus importants, ainsi que dans les gares et points d'arrêts ferroviaires** (stationnement couvert, stationnement sécurisé). Notamment, faire connaître la possibilité pour les communes d'obtenir auprès de la SRWT un subside pour l'installation de ranges-vélos, maintenant que la procédure a été simplifiée. Il convient également d'assurer d'une enveloppe suffisante pour ce programme.
- En complément du travail sur le stationnement, **aménager les cheminements cyclo-piétons permettant de rejoindre de manière confortable et sécurisée les arrêts et gares.** Ceci doit permettre d'élargir leur zone de chalandise, notamment en milieu rural, et d'ainsi assurer un meilleur taux de remplissage et une meilleure rentabilité de ces lignes.

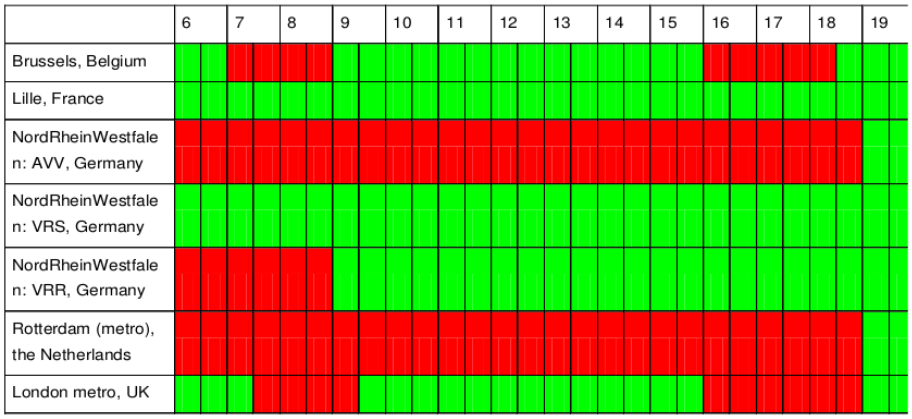
  Un tel travail a été piloté par la SRWT sur la ligne express 56, qui a ainsi pu voir son itinéraire optimisé. Pour aller plus loin :

  - Prévoir dans le **contrat de gestion des TEC** la mise en place de plusieurs lignes structurantes ainsi aménagées et optimisées, sous pilotage de la SRWT avec l'appui des acteurs territoriaux locaux.
  - Outiller la SRWT, notamment en termes d'expertise interne, pour lui permettre de piloter correctement de tels aménagements de lignes.
- **Permettre de prendre son vélo dans les bus, tram et métro sous certaines conditions**, par exemple dans les cas suivants (à inscrire dans le contrat de gestion des TEC) :

  - en heure creuse ;
  - sur les lignes rurales avec faible taux de remplissage. Pour ce créneau, réaliser un projet pilote, en collaboration avec les TEC, sur une demi-douzaine de lignes sélectionnées pour leur complémentarité potentielle avec le vélo. Ceci élargira la zone de chalandise de ces lignes et pourrait permettre d'améliorer leur rentabilité ;
  - en cas de panne (crevaison).

  Communiquer et rendre visibles les bus concernés par cette autorisation.

Table 2: Horaires de restriction pour l'embarquement des vélos dans les transports publics selon quelques opérateurs



Source: Intervention vélo dans les transports publics, conférence Velo-City 2009

De nombreux opérateurs de transport en commun permettent d'embarquer les vélos pendant certaines plages horaires (PRESTO 2010).

- Stimuler la complémentarité entre bus et mobilité ultra-légère (vélo pliable, trottinettes, monoroue, etc.) en permettant explicitement d'**emporter ces véhicules ultra-légers gratuitement dans les bus.**

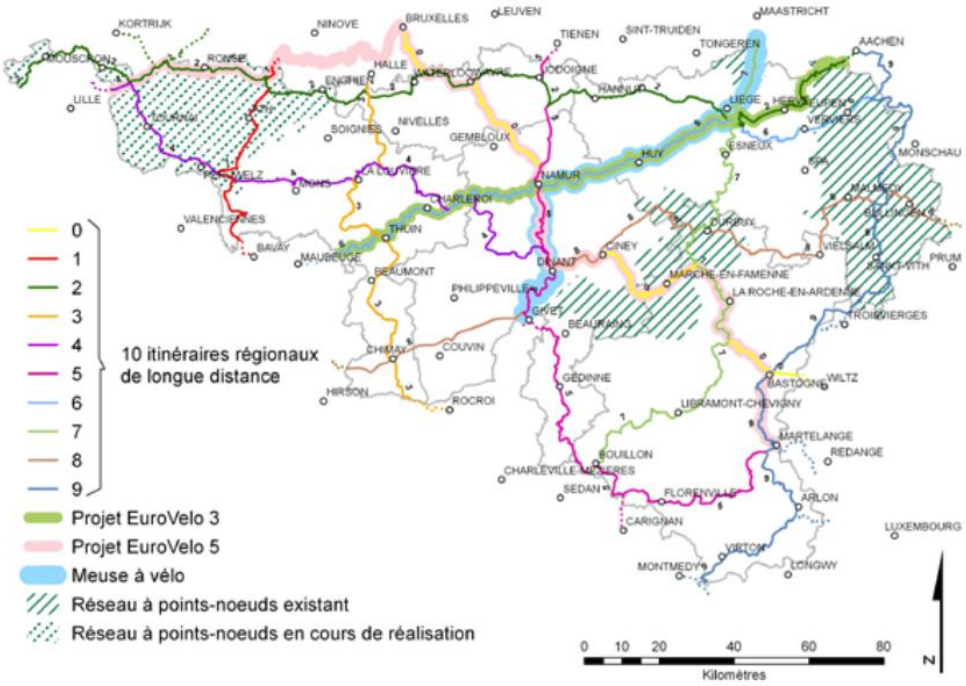
- Dans une logique inverse, **soulager les lignes de bus les plus surchargées à la pointe scolaire en investissant dans l'accessibilité à vélo des écoles** situées dans les territoires concernés et dans des mesures favorisant le transfert modal de ce public vers le vélo (formation et accompagnement dans les écoles notamment). Ceci permettra des économies en terme de capacité supplémentaire de bus à offrir aux heures de pointe et permettra de rééquilibrer et le rythme de la desserte sur ces lignes.
- **Soutenir les Points Vélo dans les gares** (→ voir section 3.4 sur les ateliers vélo).
- Développer, là où c'est approprié, la possibilité de rouler à vélo sur les **bandes réservées aux bus**.
- Collaborer avec Infrabel pour développer, là où c'est approprié, des **itinéraires cyclo-piétons le long des voies ferrées**. Il s'agit souvent d'une option pertinente pour développer les cheminements nécessaires depuis/jusqu'aux gares et points d'arrêts.

2.5 Développer le vélotourisme

Soutenu par des politiques de long terme (RAVeL, notamment), ainsi que par les Provinces, le vélotourisme se développe progressivement en Wallonie. Même si, comme expliqué plus haut, nos recommandations sont dans l'ensemble plus orientées sur le développement du vélo utilitaire quotidien, nous avons souhaité consacrer une section au vélotourisme.

Pour le vélotourisme, trois niveaux sont envisagés dans le projet de Schéma Régional de Mobilité (SRM) :

1) des itinéraires régionaux de longue distance (plusieurs jours), basés sur le RAVeL, et dont certains sont inclus dans le réseau des itinéraires EuroVelo qui traversent plusieurs pays ;
2) des réseaux de points-noeuds (réseau dense sur territoire de l'ordre de 350 km^2) ;
3) des boucles à thème (de l'ordre de 30 à 60 km, balade d'une demi-journée à une journée).



(SPW 2013)

Les **réseaux de points-noeuds** offrent une multitude de possibilité de randonnées vélo. A côté de la vocation loisir, ils peuvent avoir des retombées utilitaires. Par ailleurs, les boucles à thèmes peuvent se fondre dans un réseau de points-noeuds. Ils constituent une approche souple et moderne. Plusieurs réseaux de points-noeuds ont été développés ces dernières années en Wallonie :

1) Wallonie Picarde (1600 km de points-nœuds, 23 communes),
2) Pays de Famenne (350 km, 6 communes),
3) « Vélo Tour Hautes-Fagnes Eifel » dans les Cantons de l'Est (850 km),
4) « 1000 bornes à vélo » au Pays de Chimay et dans l'Entre Sambre et Meuse (350 km),
5) Montagne Saint-Pierre entre Geer et Meuse (80 km),
6) Vallées de Rulles et Semois (43 km).

Le Brabant wallon et la Province de Liège viennent de démarrer des projets visant, à terme, une couverture quasi-intégrale de leur territoire.

Pour amplifier le vélotourisme en Wallonie, IEW recommande de :

- **Développer les liaisons cyclo-piétonnes de et vers le RAVeL**, en particulier au niveau des centres urbanisés. Ceci en améliorera l'accessibilité, tant pour le loisir que pour certains usages utilitaires du RAVeL.
- Établir un échéancier pour **finaliser la réalisation des itinéraires longue distance**. Par exemple :
  - la Meuse à vélo, EV3, EV5 finalisés pour 2020
  - autres itinéraires longue distance finalisés pour 2025
- En collaboration avec les Provinces, **renforcer et étendre les réseaux de points-noeuds** existants. Créer de nouveaux réseaux dans les zones dépourvues. Objectif proposé : couvrir la moitié du territoire wallon d'ici 2025 et l'ensemble de la Wallonie d'ici 2030. En cohérence :
  - planifier le stationnement aux destinations et points d'intérêts potentiels
  - s'assurer d'un balisage physique cohérent, ainsi que d'un référencement en ligne universel (OpenCycleMap)
- **Soutenir les opérateurs touristiques qui souhaitent renforcer leur offre de services « vélo »** en leur permettant de bénéficier de formation, soutien technique et accompagnement à la mise en œuvre de leurs projets. Stimuler une offre de tours vélo « tout compris » en Wallonie[27]. Attirer jusqu'en Wallonie les vélotouristes utilisant les réseaux connexes bien développés : Flandre, Pays-Bas, Allemagne.
- Développer au sein de l'**Observatoire du Tourisme wallon** la prise en compte de l'apport des modes actifs au tourisme en Wallonie.

2.6 Stimuler la logistique à vélo et le vélo-cargo

Dans la ville européenne type, 51 % des déplacements motorisés relatifs au transport de biens et marchandises pourraient être effectués en vélo-cargo, selon l'étude européenne « Cycle Logistics »[28]. La logistique à vélo est actuellement un secteur de niche en plein essor. Elle pourrait

[27] Voir notamment : https://www.eastbelgium.com/fr/manger-dormir/hebergements/offres-forfaitaires/a-velo-sans-bagages
[28] http://cyclelogistics.eu/docs/111/D6_9_FPR_Cyclelogistics_print_single_pages_final.pdf

contribuer à rendre nos villes plus agréables et sécurisées, moins bruyantes et moins polluées, tout en développant sur notre territoire une activité économique durable et pourvoyeuse d'emploi.

« La logistique à vélo pourrait libérer les routes et transformer les villes » (The Guardian, mars 2017). L'entreprise de livraison Outspoken! utilise le vélo-cargo depuis des années à Cambridge.

Pour stimuler la logistique à vélo, IEW recommande de :

- **Soutenir la mise en place d'une plate-forme informatique commune de logistique urbaine**, impliquant les différents coursiers, et permettant de :
  - faciliter l'accès aux services des coursiers urbains
  - les rendre visibles à plus grande échelle, afin d'intéresser les opérateurs nationaux et internationaux
  - diminuer les coûts liés au traitement des demandes, à la planification des transports et au tracking des colis

  Le projet Urbanwise[29], co-piloté par la DGO6, devrait fournir les bases pour le lancement opérationnel d'une telle plate-forme. Il importe également de faire connaître cette plate-forme, et les services de logistique à vélo, auprès des clients potentiels (commerces et entreprises en milieu urbain, notamment).

- **Favoriser le recours au vélo et au vélo-cargo pour les livraisons au sein des pouvoirs publics**, notamment :
  - Organiser, sur base volontaire, une formation à l'usage du vélo-cargo pour les agents des pouvoirs publics chargés d'effectuer des livraisons internes ou externes, et mettre à leur disposition les véhicules nécessaires.
  - Comme le recommande la Cellule autonome d'avis en Développement durable du SPW[30], *« soutenir la demande via l'adoption de clauses dans les marchés publics et privés de biens et services favorisant le mode de transport non motorisé de*

[29] https://recherche-technologie.wallonie.be/projets/index.html?IDD=25936
[30] Avis d'initiative relatif au transport de marchandises à vélo comme contribution à une logistique urbaine durable, 15 décembre 2016.

marchandises quand c'est opportun ». Le vélo-cargo électrique devrait également être inclus dans cette politique.

- Comme le recommande la Cellule autonome d'avis en Développement durable du SPW[31], **soutenir le développement de *« centres de (micro)-consolidation à proximité immédiate de la ville***, *rendant possible le dispatching avec le véhicule le plus adéquat (vélos, scooters, petits véhicules, camions) »*. Récemment, plusieurs centres de distribution urbaine ont été créés en Flandre et en Wallonie par l'entreprise *CityDepot*. Il importe d'optimaliser l'intégration de ce type d'initiative dans le paysage logistique wallon, et d'y encourager le recours au vélo-cargo.
- **Envisager l'implémentation de « zones basses émissions »** (LEZ – low emission zone) dans le cœur des villes, en y interdisant la circulation des camions et camionnettes les plus polluants, comme le font de manière harmonisée plusieurs villes au Pays-Bas[32].
- Intégrer le développement de la logistique à vélo dans les outils planologiques wallons : plans communaux de mobilité (PCM), plans urbains de mobilité (PUM), etc.
- Veillez au développement du métier de coursier à vélo dans un cadre social correct (éviter les phénomènes de sous-traitances à des tarifs trop bas qui contournent les contributions de protection sociale et n'assurent pas des conditions de travail correctes pour les coursiers).

3 Promotion et services

3.1 Communiquer une image positive

La déconstruction des préjugés et mythes négatifs (évoqués en début de document) passe par une communication positive sur les bienfaits de la marche et du vélo.

L'attitude envers la pratique du vélo, qui peut sembler difficile ou rébarbative *a priori* pour certaines personnes, change fréquemment *a posteriori* : une fois l'expérience tentée dans de bonnes conditions, le plaisir, la sensation de liberté, la satisfaction de se sentir bouger par son propre exercice, rendent les personnes plus positives.

Pour favoriser les modes actifs, IEW recommande de :

- **Développer une image positive du vélo et de la marche**, mettant en avant les notions de plaisir, d'efficacité, de santé et de qualité de vie…
- Quand des aménagements sont réalisés (pistes cyclables, stationnement vélo, zones 30 apaisées, etc.), il est essentiel de les mettre en valeur , de **communiquer vers le citoyen pour faire connaître ces réalisations et leur impact positif**.
- **Donner l'exemple**. Décideurs et pouvoirs publics peuvent, par leur pratique visible du vélo, inspirer positivement les personnes qui hésitent à se mettre en selle.

[31] Avis d'initiative relatif au transport de marchandises à vélo comme contribution à une logistique urbaine durable, 15 décembre 2016.
[32] http://urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147/netherlands-mainmenu-88

Les décideurs politiques peuvent jouer un rôle majeur pour donner une visibilité positive aux modes actifs.

3.2 Lancer une large campagne de mise en selle en Wallonie

En 2012, la Wallonie comptait de l'ordre de 70.000 cyclistes utilitaires pour 900.000 cyclistes de loisir très occasionnel[33].

Il existe donc un potentiel latent fort important pour le vélo utilitaire en Wallonie. Beaucoup de gens savent rouler à vélo et ont un vélo, mais limitent leur pratique à quelques sorties de loisir. Ces personnes peuvent ne pas être suffisamment à l'aise pour rouler à vélo dans la circulation, ou penser qu'il n'existe pas d'itinéraire cyclable leur permettant d'atteindre les destinations auxquelles elles se rendent, ou même simplement avoir d'autres habitudes de mobilité et ne pas avoir envisagé le vélo comme moyen de déplacement.

Dans ces cas, un accompagnement personnalisé peut faire une différence considérable, et permettre à ces personnes d'accéder à un nouveau mode de déplacement à part entière, en dépassant les obstacles cités ci-dessus.

En pratique, une campagne de mise en selle consiste à :

- offrir une formation courte pour apprendre à rouler à vélo dans la circulation en confiance et en sécurité. L'expérience montre qu'une durée d'environ une demi-journée est généralement suffisante.
- mettre en place un accompagnement personnalisé pour déterminer le meilleur itinéraire à vélo qui relie l'origine et la destination de la personne accompagnée. Cet itinéraire est d'abord parcouru par la personne formée avec un cycliste expérimenté, de façon à permettre par la suite son parcours de façon autonome.
- suivre et évaluer l'expérience du nouveau cycliste utilitaire dans les semaines qui suivent.

[33] SPW (2014), Évaluation économique de la pratique du vélo en Wallonie.

A Bruxelles, la campagne **Bike Experience** remporte depuis plusieurs années un réel succès, avec un taux de report modal important : 80 % des personnes formées utilisent durablement le vélo dans une perspective utilitaire par la suite.

> *« Avant d'arriver à Bruxelles je n'avais jamais roulé à vélo. Quand je suis arrivée dans la capitale belge et que j'ai trouvé sur un site Internet, un peu par hasard il faut bien l'avouer, l'événement Bike Experience, j'ai tout de suite trouvé ça très intéressant car j'étais désireuse d'utiliser le vélo mais j'avais un peu peur, n'ayant pas l'habitude de rouler en ville. »*
> Alissia Violin, étudiante italienne qui utilise le vélo depuis plus de 2 ans, suite à la Bike Experience (Sudpresse).

IEW recommande de :

- **Mettre en place une large campagne de mise en selle accompagnée, ouverte à tout citoyen wallon**. Cette campagne pluriannuelle pourrait viser à terme un public d'environ 1000 personnes par année, sélectionnées sur base d'une candidature mise en perspective avec des critères concernant la probabilité d'un report modal durable.
- Encourager les initiatives telles que « 2Mois2Roues »[34], « Je teste l'électrique » (→ voir section 3.3 VAE), et soutenir leur développement à un niveau permettant de répondre à la demande. Une spécificité intéressante de ce type de projet réside dans la sélection des candidats en fonction de leur potentiel de transfert modal, l'accompagnement des candidats et la proposition de formations adaptées à leurs besoins, lesquels permettent à un public non cycliste, même initialement peu confiant à vélo, de se (re)mettre en selle.
- Soutenir d'autres projets de mise en selle à destination des villes, des provinces, des organisations ou des *particuliers* (→ voir aussi sections 2.2 et 2.3 sur l'école et l'entreprise).

3.3 Dynamiser le report modal avec le vélo à assistance électrique (VAE)

Le vélo électrique a un rôle majeur à jouer en Wallonie (relief, distances plus importantes…). Ses atouts, notamment en termes d'image, en font un ambassadeur de choix pour convaincre des non-cyclistes de se (re)mettre en selle. Il arrive d'ailleurs qu'après avoir testé le vélo électrique et pris confiance avec cette expérience, des non-cyclistes se (re)mettent à faire du vélo classique.

Le vélo électrique permet bien entendu d'étendre le rayon d'action des cyclistes et de vaincre plus aisément l'obstacle du relief, mais aussi de transporter plus aisément des charges (enfants, courses, bagages...).

Le projet **« Je teste l'électrique »** a été mis en place au printemps 2017 par le cabinet du Ministre de la Mobilité et partenariat avec plus de 30 vélocistes wallons **:** *« En leur permettant de tester gratuitement un vélo à assistance électrique (VAE) le Ministre wallon de la Mobilité et de*

[34] http://provelo.org/fr/2m2r

l'Environnement, Carlo DI ANTONIO, souhaite sensibiliser les citoyens aux alternatives à la voiture : Dans les 36 prochains mois, ce ne sont pas moins de 2.448 Wallons qui pourront (re)découvrir les avantages des déplacements doux, en parfaite autonomie et ce, durant un mois complet ! »[35]

Victime de son succès (plus de 900 candidatures citoyennes suite au lancement), ce programme n'accepte actuellement plus de nouvelles inscriptions.

La promotion du vélo électrique nécessite en parallèle la mise en place d'infrastructures adaptées. Cela concerne non seulement les aménagements cyclables pour rouler, mais aussi et plus spécifiquement des possibilités de stationnement couvert et sécurisé (vu la valeur élevée du vélo électrique). Il importe donc de garder un équilibre de ne pas consacrer des moyens publics trop importants au marché de la vente, qui est déjà naturellement en essor, mais d'utiliser les moyens publics pour développer une infrastructure d'accueil adaptée.

Dans ce contexte, IEW recommande de :

- **Poursuivre la collaboration avec les vélocistes autour du projet « Je teste l'électrique »**, et, en fonction des premiers retours d'expériences, envisager son développement pour répondre efficacement à la demande. Cette collaboration devrait aussi viser à augmenter chez les vélocistes – actuellement plutôt tournés vers le vélo sport et loisir – l'envie d'offrir un service adapté aux cyclistes utilitaires quotidiens.
- Dans une optique de report modal ciblé, **offrir une prime à l'achat d'un vélo à assistance électrique en cas de retour de plaque d'immatriculation** (extension du système actuel donnant droit à un abonnement Horizon de 3 ans au TEC, valeur 396 €/an pour un adulte36). Le système pourrait ainsi offrir, lors d'une radiation de plaque auto, le choix entre :
    - 3 ans d'abonnement TEC Horizon
    - 1 an d'abonnement TEC Horizon + une prime de 300 € pour un vélo à assistance électrique (ou éventuellement un bon vélo pliable) + une formation et un accompagnement à la mise en selle.

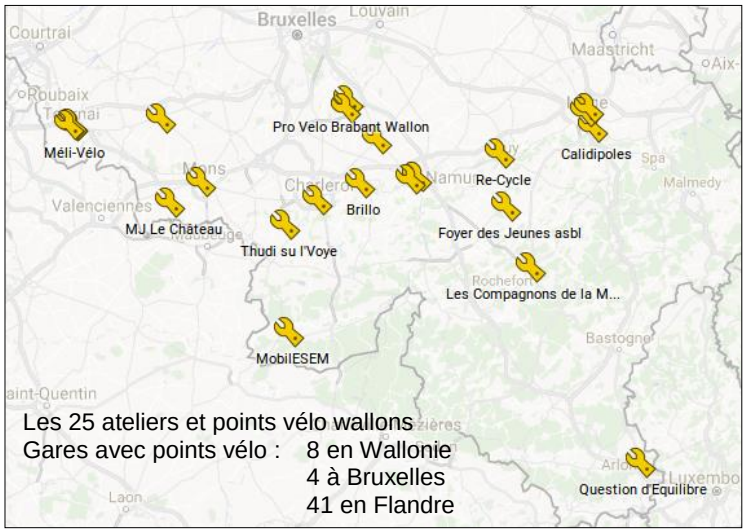
  Pour s'assurer d'une qualité suffisante du matériel acheté, l'obligation de passer par un vendeur agréé donnant une durée de garantie suffisante peut être envisagée.
- **Accompagner ces mesures d'une communication** visant à renforcer l'image du vélo électrique comme alternative crédible à la voiture individuelle pour une gamme assez large de déplacements.
- **Développer une offre de stationnement couvert et sécurisé** dans les principales destinations cyclables (gares et arrêts de bus importants, centres villes, etc.). Il s'agit d'une forme de soutien cruciale de la part des pouvoir publics pour permettre le développement du vélo électrique (→ voir section 1.5 sur le stationnement).

[35] http://diantonio.wallonie.be/des-velos-assistance-lectrique-en-pr-t-gratuit-partout-en-wallonie
[36] https://www.infotec.be/fr-be/acheteruntitre/titresettarifs/profiletavantages/echangedeplaque.aspx

3.4 Stimuler le développement des ateliers vélo et leur mise en réseau

Les cyclistes débutants ou confirmés apprécient de pourvoir bénéficier de services « vélo » adaptés et accessibles. Les quelques **25 ateliers et points vélo wallons** constituent un réseau extrêmement utile pour le développement du vélo utilitaire quotidien dans notre région.

En effet, rouler avec un vélo bien entretenu et adapté aux besoins de l'usager (modèle, taille, mais aussi accessoires) rend son usage plus confortable, moins fatigant et plus agréable. L'entretient peut se faire :



- chez un vélociste, mais ceux-ci acceptent rarement de réparer un vélo qui n'a pas été vendu chez eux. La plupart des vélocistes wallons ne valorisent pas le vélo comme mode de déplacement, ils sont orientés vélos sportifs : vélotourisme & VTT ;
- dans les ateliers vélo : ceux-ci acceptent de **réparer ou entretenir tout type de vélo**, et disposent des compétences et connaissances pour entretenir les vélos et conseiller les usagers. Les points vélo dans les gares offrent ainsi un service extrêmement pratique aux cyclistes-navetteurs, qui peuvent notamment faire entretenir leur vélo pendant leur journée de travail ;
- soi-même, sachant que pour les personnes qui n'ont pas les connaissances techniques nécessaires, des formations et des séances d'auto-réparation sont organisées dans les ateliers vélo.

Par ailleurs l'acquisition d'un vélo neuf de bonne qualité représente un coût non négligeable. Il est possible d'acquérir un vélo de différentes manières :

- pour l'usager, la tentation est grande de faire son achat dans une grande surface où les prix sont certes faibles, mais où la qualité fait souvent défaut et les conseils inexistants. Des usagers se retrouvent alors avec des vélos peu adaptés à leur usage et présentant une durée de vie très limitée
- acheter de seconde main (internet, marchés aux puces...) : Mais quelle garantie a-t-on sur l'origine du vélo et sur sa qualité ?
- acheter dans les ateliers vélo : permet d'être conseillé et d'acheter des **vélos de seconde main, remis à neuf et garantis**. Dans ce cadre, citons les régulières bourses aux vélos qui y sont organisées, ainsi que deux projets qui facilitent les achats : www.velocycle.be et www.1velopour10ans.be. Les ateliers vélos constituent également un point de référence pour le conseil et la familiarisation avec le **vélo à assistance électrique**.

Les ateliers vélos sont aussi un maillon essentiel de la lutte contre le vol de vélos : ils organisent régulièrement des séances de **marquage de vélo** avec un graveur adapté. Ils constituent enfin de bons endroits pour communiquer vers les cyclistes et cyclistes en devenir et pour développer de

nouveaux projets. Ils participent ainsi à la création d'une communauté favorisant le développement du vélo.

La mise en réseau des ateliers et points vélo wallons, par **l'HeureuxCyclage.be** permet la mutualisation certains services ainsi que la communication. Elle facilite le développement de nouveaux projets et stimule la création de nouveaux ateliers (2 à 3 nouveaux chaque année). L'HeureuxCyclage.be est l'interlocuteur qui facilite le contact avec les ateliers et permet de pérenniser leur dynamique.

Dans ce contexte, IEW recommande de :

- **Soutenir le développement de nouveaux ateliers et points vélo**, ainsi que leur mise en réseau.
- **Soutenir la démarche d'économie circulaire et d'économie sociale des ateliers vélo**, qui en lien avec les recyparcs permet de récupérer et donner une seconde vie à des vélos usagés, dans une optique de qualité[37].
- **Confier aux ateliers vélo et à leur réseau certaines missions dans le cadre de la politique wallonne de promotion du vélo** (sensibilisation, conseil et formation, lutte contre le vol…).

3.5 Lutter contre le vol de vélos

Le vol de vélo constitue un fléau à ne pas négliger : il est fréquent que des cyclistes récents ou occasionnels abandonnent totalement la pratique du vélo suite au vol de leur monture. Il arrive également fréquemment que des cyclistes habitués renoncent à prendre leur vélo (notamment électrique) pour certains déplacements où la sécurisation du stationnement n'est pas jugée suffisante.

L'usage croissant du vélo électrique, dont la valeur est plus importante, renforce encore la nécessité d'une politique efficace de lutte contre le vol de vélo.

Actuellement, la possibilité existe en Wallonie de faire graver son numéro national sur son vélo. Cette technique d'identification, reconnue par les services de Police, présente néanmoins certains désavantages, notamment pour les flottes d'entreprises, ou encore lors de la revente de vélo.

Dans ce contexte, IEW recommande de :

- **Mettre en place une politique de développement d'une offre de stationnement adapté** (→ voir section 1.5 sur le stationnement).
- **Développer en Wallonie un marquage unique standardisé des vélos couplé à une base de données centralisée.** Cette initiative aurait d'autant plus de sens qu'elle serait menée en commun avec des régions voisines. En particulier, le **système Bicycode[38],** reconnu officiellement en France, pourrait être utilisé également en Wallonie, de manière à garantir le caractère transfrontalier le plus large possible de la lutte contre le vol de vélo.

  Pour l'opération de marquage, s'appuyer sur les ateliers et points vélo, qui offrent déjà ce service (→ voir section 3.4 sur les ateliers vélo).

[37] http://diantonio.wallonie.be/un-label-de-qualit-pour-les-velos-de-seconde-main
[38] https://www.bicycode.org

- Dans la même logique, **étendre à la Wallonie le service « vélos trouvés »** qui existe en Flandre et à Bruxelles (http://www.gevondenfietsen.be).
- **Faire connaître les bons réflexes** : type de cadenas recommandé, manière appropriée d'attacher un vélo, procédure rapide de déclaration de vol sur PoliceOnWeb[39]…

4 Gouvernance

4.1 Sensibiliser les acteurs clés : Administration, Police, élus...

Quand avez-vous roulé à vélo pour la dernière fois ? Avez-vous conscience d'être – parmi beaucoup d'autres choses – un piéton ?

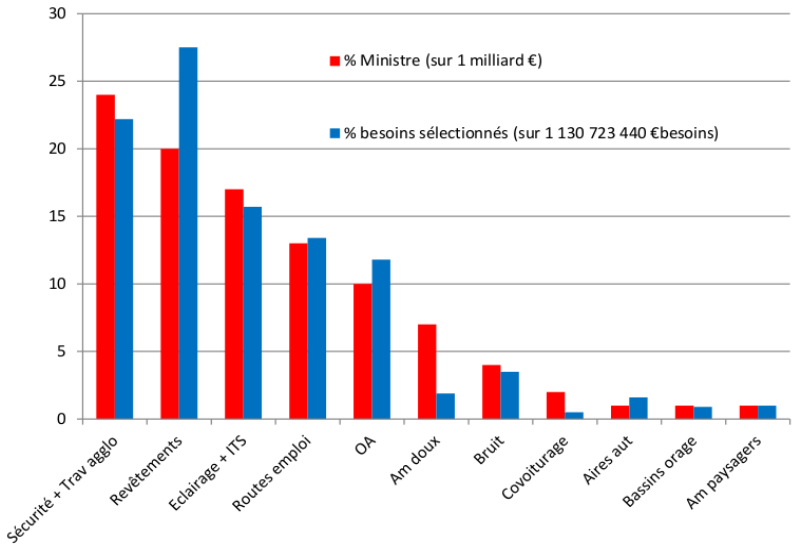
En matière de mobilité la vision des acteurs est généralement fortement ancrée dans (et limitée à) l'expérience personnelle, ce qui cause souvent d'importants biais dans les représentations personnelles.

Plusieurs études ont montré de tels biais, notamment chez les décideurs politiques, qui surestiment assez systématiquement l'attachement de la population à la voiture et sous-estiment le soutien de celle-ci aux alternatives (vélo, marche, TC)[40]. De même chez les commerçants, qui surestiment parfois de manière considérable l'usage de la voiture par leur clientèle et sous-estiment au contraire l'usage de la marche et des TC[41]. Ceci mène trop souvent à des politiques de stationnement trop favorables à la voiture, au détriment des aménagements et investissements pour les autres modes.

Faut-il donner la priorité sur l'automobile :	Grand public	Grand public vu par les élus	Elus
• aux piétons	85 %	43 %	90 %
• au transport public	84 %	49 %	85 %
• aux cyclistes	73 %	30 %	69 %

La Wallonie n'échappe pas à ces constats. Ainsi, lors de l'élaboration du Plan Infrastructure 2016-2019, le SPW n'a pas été en mesure d'identifier suffisamment de besoins pour remplir l'enveloppe proposée par le Ministre pour les aménagements doux (70 millions d'euros). Et l'arbitrage final entre l'ensemble des besoins identifiés n'a pas été favorable aux modes actifs, le plan précisant explicitement qu' « *il a été acté d'augmenter la part relative aux revêtements (au détriment notamment du silo relatif aux aménagements doux) ».*

[39] https://policeonweb.belgium.be/eloket/selectComplaintTypeAndAuthentication.action?lang=fr
[40] F.HERAN, "Déplacement urbains: pourquoi les maires se trompent sur l'opinion de leurs administrés", Transports Urbains, 2000. *https://lassoduvelo.org/amenagements/documentation/fh_opinionselus.pdf*
[41] http://www.gracq.org/actualites-du-velo/mobilite-la-vision-erronee-des-commercants



Enveloppe initialement proposée (en rouge) et besoins sélectionnés (en bleu) pour les différents « silos » du Plan Infrastructure 2016-2019 (SPW 2016).

Assurément, cette situation ne signifie pas que les besoins pour les modes doux sont déjà comblés dans notre région... elle illustre plutôt un manque structurel de prise en compte de ces besoins par les administrations compétentes.

Il arrive en outre que des freins soient mis, par quelques agents, aux aménagements cyclables, tant sur voirie régionale que communale, même quand il s'agit d'itinéraires cyclables prioritaires définis dans les documents planologiques communaux et régionaux (PCC et SDC).

La décision de partager la voirie entre les types d'usagers est une décision politique et non uniquement administrative ou technique. Il est illusoire de vouloir développer une politique wallonne des modes actifs sans aborder ce frein central qu'est une sensibilité encore insuffisante aux modes actifs chez de trop nombreux responsables de la voirie wallonne. Cette question est délicate à gérer, mais néanmoins centrale.

Il importe, notamment chez les décideurs techniques, de favoriser une prise de conscience des situations à fort enjeu concret local pour les cyclistes et modes actifs (situations d'insécurité ou d'inconfort potentielles, qualité de l'accès à une école, qualité d'une traversée d'un élément barrière tel qu'une voie rapide ou un cours d'eau, aménagement d'une intersection, durée suffisante d'un feu vert piéton, etc.). En dernier ressort, c'est d'eux que dépendra la qualité de la réalisation de tout le volet infrastructure de la politique cyclable wallonne.

Comme dit ci-dessus, le changement de perception en matière de mobilité passe avant tout par l'expérience vécue. La mise en selle est donc une étape quasi-incontournable de toute sensibilisation au vélo.

Une formation pour les sept correspondants vélos des sept Directions territoriales des routes vient d'être entamée par la Direction des déplacements doux, en collaboration avec le GRACQ, sous l'impulsion du Ministre Prévot. Nous proposons ici d'aller plus loin dans ce type de démarche en touchant davantage de personnes.

Par ailleurs, pour être durable, un changement de mentalité gagne à s'ancrer dans des procédures et dans un cadre réglementaire cohérent.

Dans ce contexte, IEW recommande de :

- **Organiser des modules de formation continue obligatoires pour les décideurs techniques (concepteurs et responsables de chantiers)** qui permettent à ceux-ci de se mettre à jour en matière de prise en compte des cyclistes et autres modes actifs dans les aménagements. La dimension expérience vécue (mise en selle, notamment) sera intégrée à ces modules.

  Acteurs clé à toucher : responsables et membres des directions territoriales de la DGO1, chefs de projet et contrôleurs des chantiers pour l'Administration et les communes.

- **Traduire la volonté affichée du Gouvernement de « systématiser la prise en compte des modes actifs dans la gestion des espaces publics et les réaménagements de voirie » dans l'ensemble des procédures administratives concernées** (dont les outils de financement), de manière explicite et par voie légale (décret ou arrêté).
  - Une série de textes pourraient être adaptés, de manière à rendre effective la prise en compte des modes actifs, par exemple : Décret du 6 février 2014 établissant un Fonds Régional pour les Investissements Communaux, AGW de 1997 sur les subventions pour voiries agricoles, etc.
  - Une proportion minimale d'investissements favorables aux modes actifs pourrait être établie pour tous les travaux subsidiés.

A terme, si le « réflexe » vélo et modes actifs est parfaitement intégré dans les habitudes des décideurs et des gestionnaires de voirie, les projets spécifiquement centrés sur ces modes (tels que développés dans cette note) deviendront moins nécessaires. La prise en compte de leur développement serait systématique par tous les acteurs de la voirie, au travers des procédures et des voies de financement classiques. Cette situation idéale, vers laquelle il faut tendre, reste à ce stade une perspective qui prendra du temps à se concrétiser. Il est donc essentiel de passer à court terme par des mesures et des projets spécifiquement dédiés au vélo et autres modes actifs. A court terme, une politique de « discrimination positive » en faveur des modes actifs reste donc une nécessité.

Par ailleurs, la Police a aussi un rôle déterminant, tant dans son rôle de garant du respect des réglementations, que dans son rôle d'interlocuteur local avec un réel pouvoir prescripteur (favorable ou défavorable) à la mise en place d'aménagements (tourne à droite, zone 30, etc.). Elle est aussi en première ligne face à la problématique du vol de vélos.

IEW recommande donc de :

- **Organiser des modules de formation continue obligatoires pour les responsables et les membres des zones de Police** actifs en matière de trafic et de sécurité routière, qui permettent à ceux-ci de mieux mesurer l'importance de faire respecter les éléments du Code de la Route protégeant les usagers vulnérables (limites de vitesse, interdiction du GSM au volant, respect des distances de sécurité, interdiction de stationnement sur les pistes cyclables et les trottoirs, etc.) et la pertinence des aménagements favorables aux modes actifs.

- **Favoriser l'usage du vélo dans le cadre des patrouilles de Police.**

« À Stavelot, la police a adopté le vélo depuis quelques mois. Pour plus de proximité, de visibilité, mais aussi plus de rapidité. » (L'Avenir, 7 octobre 2015)

4.2 Assurer les moyens et développer la gouvernance

Piloter efficacement une politique de développement des modes actifs nécessite une implication cohérente des pouvoirs publics. Il s'agit non seulement du fait de porter politiquement un projet, mais aussi de prévoir les ressources humaines et financières nécessaires à sa réalisation.

A ce niveau, IEW recommande de :

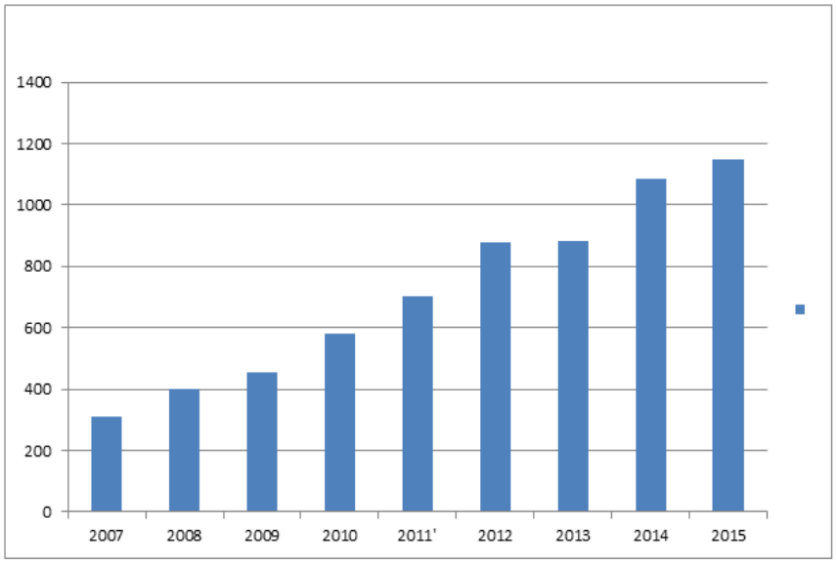
- **Augmenter structurellement les budgets en faveur des modes actifs.** Au niveau de la politique cyclable, passer de 5,5 €/habitant annuellement aujourd'hui en Wallonie à minimum 10 €/habitant en 2020 et à 25 €/habitant en 2030, pour entamer le rattrapage nécessaire. A titre comparatif, on notera que la Flandre investit actuellement 18 €/habitant pendant que les Pays-Bas affectent 24 €/habitant à leur politique vélo chaque année.
- **Ancrer la politique wallonne en faveur des modes actifs dans une vision de long terme** (2030) reprenant des objectifs chiffrés (→ voir section II. sur la vision 2030).
- **Obtenir une implication large du Gouvernement wallon** en faveur des modes actifs. En particulier, les Ministres et Cabinets regroupant les compétences suivantes ont un rôle important à jouer, et devraient participer dans ce cadre à la mise en œuvre du Plan Wallonie Cyclable 2.0 :
    - Mobilité, Infrastructures, Aménagement du territoire, Sécurité routière, Environnement, Développement durable (Di Antonio)
    - Santé, Fonction publique (Greoli)
    - Pouvoirs locaux (De Bue)
    - Climat, Energie, Fiscalité (Crucke)
    - Tourisme (Collin)

  Ces Cabinets devront s'assurer de ressources humaines suffisantes en matière de modes actifs, notamment dans le cas du Ministre de la Mobilité à qui incombera le travail de pilotage et de coordination de l'ensemble du Plan WACY 2.0.

- **Renforcer les moyens humains** de l'Administration, et notamment la Direction des déplacements doux du SPW, dans l'optique de la mise en place et du suivi d'un Plan WACY 2.0.
- **S'appuyer sur l'expertise et les ressources existantes**, notamment chez les acteurs de terrain (associations promouvant les mobilités actives, bureaux d'études, réseau des conseillers en mobilité, etc.).
- Mettre en place une **obligation systématique de prise en compte des modes actifs dans tout aménagement de voirie subsidié** par la Région, et rationaliser les procédures de subsidiation.
- **Développer une politique d'exemplarité des pouvoirs publics et la faire connaître** : vélos de services, accessibilité vélo prise en compte dans les implantations des pouvoirs public, installation d'emplacements de stationnement de qualité, promotion du vélo pour les employés, prise en compte de l'accessibilité cyclo-piétonne lors de l'organisation d'événements…
- **Adopter un positionnement favorable à une mobilité plus durable** dans les négociations et les échanges avec les différents niveaux de pouvoir. Notamment, en cohérence avec les recommandations européennes, encourager le niveau fédéral à mettre un terme au système favorable aux voitures de société (voitures salaires) et œuvrer à un développement suffisant de la mobilité ferroviaire.

4.3 Mieux mesurer, mieux communiquer

Mesurer l'évolution des pratiques de mobilité permet de répondre à plusieurs objectifs. C'est d'abord une nécessité pour évaluer l'atteinte des objectifs politiques fixés, et permettre une adaptation continue des mesures sur une base objective. C'est ensuite un moyen nécessaire pour communiquer et sensibiliser la population et les décideurs : l'observation d'une augmentation de la pratique crédibilise la politique cyclable et permet la mise en place d'un cercle vertueux.



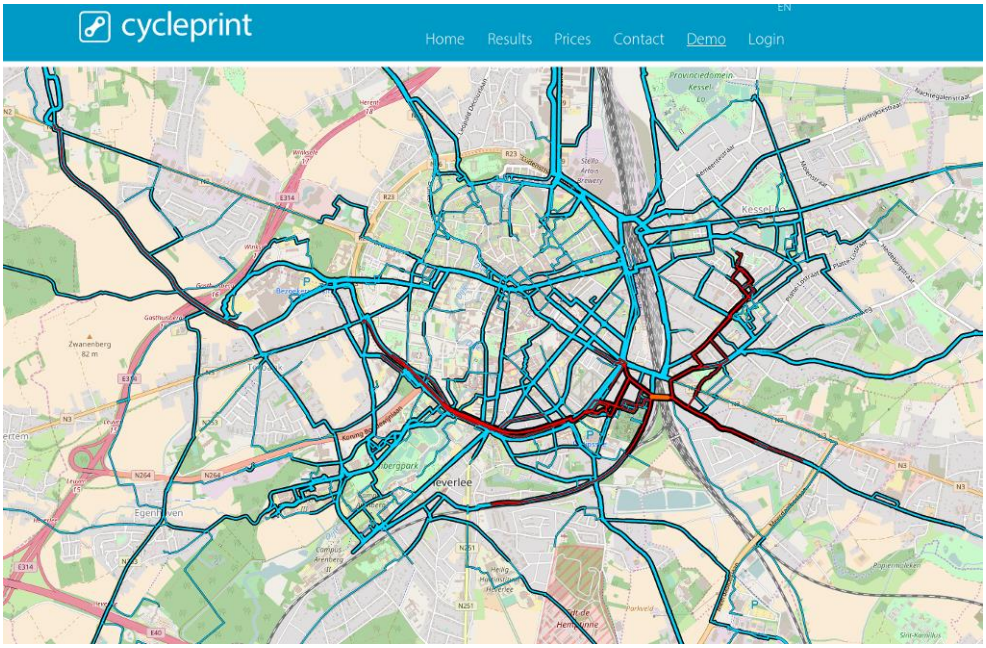
Evolution du nombre de cyclistes dénombrés entre 7 et 9 h du matin sur les axes principaux de Namur à l'occasion des séances biannuelles de comptage. Attention, c'est un indicateur, qui ne donne pas le nombre total de personnes se déplaçant à Namur à vélo.

Les comptages mettent en évidence une forte augmentation du nombre de cyclistes à Namur (Ville de Namur 2015).

A côté des méthodes classiques de mesure (comptages réguliers selon méthodologie établie, enquêtes de mobilité, sondages, etc.), sont en train de se développer rapidement des outils très prometteurs, reposants sur les nouvelles technologies, dont le smartphone et son GPS, dans une approche souvent participative. Il est ainsi maintenant possible de récolter une information fine sur les itinéraires empruntés par les cyclistes ou les marcheurs via application sur smartphone. Ces technologies peuvent aussi permettre de cartographier l'ensemble d'un parcours intermodal, fournissant des informations précieuses pour la gestion des services de transports en commun.

Dans ce domaine, on citera :

- le projet pilote **« GPSWAL »** de l'IWEPS[42] : enquête de suivi des déplacements des Wallons par GPS via l'usage de smartphones afin d'obtenir, de manière chronologique et exhaustive, arrêt par arrêt, les motifs et modes de déplacements ;
- la campagne bruxelloise d'identification des points noirs **« ping if you care »**[43] **;**
- l'initiative **« Uello »**, permettant aux usagers de signaler les points noirs en Wallonie[44] ;
- l'existence d'outils informatiques de cartographie d'itinéraires cyclables[45] ;
- le projet **Cycleprint**, développé aux Pays-Bas, qui permet notamment d'obtenir une cartographie des traces GPS d'une population de cyclistes, et d'ainsi mettre en évidence la manière dont est utilisé un réseau cyclable.



[42] http://www.iweps.be/projet/gpswal/
[43] https://www.biancadebaets.be/fr/politique-bruxelles/securite-routiere/ping-if-you-care-linsecurite-des-cyclistes-bruxellois-cartographiee-grace-a-une-application-smart
[44] http://www.uello.be/
[45] https://www.provelo.org/fr/rd/documentation/vos-itineraires-velo-sur-smartphone-ou-ordinateur

Visualisation de traces GPS cyclistes à Louvain par le projet Cycleprint : les trajets passant par la passerelle (trait orange) franchissant les voies ferrées à l'entrée de la ville peuvent être mis en évidence (en rouge) parmi l'ensemble des trajets (en bleu).

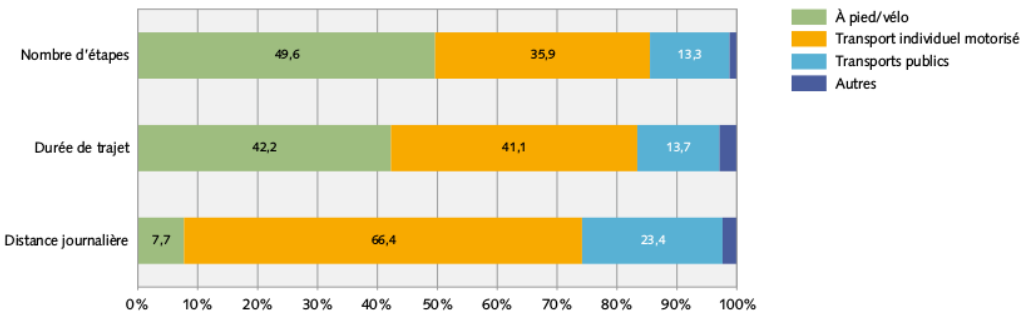
Dans ce contexte IEW recommande de :

- **Améliorer la précision de la collecte d'information** concernant les modes actifs lors des enquêtes régionales et nationales de mobilité. En particulier, l'usage de la marche et du vélo pour une étape d'un trajet intermodal devrait être rendu visible, comme c'est le cas en Suisse par exemple, mais en veillant à bien séparer l'apport de la marche de celui du vélo.

Le transport individuel motorisé est en tête
(→ Chap. 4)

Les deux tiers des distances journalières sont parcourues en transport individuel motorisé, c.-à-d. en voiture ou à motocycle. Un quart des distances sont accomplies en transports publics (train, car postal, bus, tram). Le reste, soit un peu moins d'un dixième des distances, sont effectuées à pied et à vélo. Mais la part de ces deux moyens de locomotion est bien plus importante si l'on considère le temps de trajet et non plus les distances: la proportion passe alors à 42%. Si l'on considère le nombre d'étapes parcourues tous les jours, les déplacements à vélo et à pied représentent même presque 50%. On entend par étape toute partie de trajet effectuée avec un seul et même moyen de transport (trois étapes par exemple pour quelqu'un qui va à la gare en vélo, prend le train et parcourt à pied la distance entre la gare d'arrivée et son lieu de travail).

Choix du moyen de transport



© OFS/ARE

Etude « La mobilité en Suisse » (Office fédéral du développement territorial ARE, 2012)

- **Systématiser la collecte et la diffusion de l'information concernant les modes actifs par l'Observatoire de la mobilité**. Mesurer l'évolution de la pratique et **identifier les besoins** pour les différents modes actifs :
  - par les méthodes classiques (comptages réguliers selon méthodologie établie, enquêtes de mobilité, sondages, etc.)
  - par les méthodes participatives reposant sur les nouvelles technologies, qui sont amenées à se développer fortement.

    Vu le nombre d'acteurs potentiellement intéressés par ces données, et dans un esprit de mutualisation féconde, envisager l'alimentation d'un open data, utilisable par les

communes, les universités et centres de recherche, les opérateurs de transport, les bureaux d'études, les associations et citoyens intéressés, etc. Ce faisant, veiller au maintien d'une protection adéquate de la vie privée (ce qui nécessite des mesures d'anonymisation des données).

- Utiliser les données d'accidentologie de l'Agence wallonne pour la Sécurité routière (AWSR) pour **identifier et éliminer les points accidentogènes** pour les modes actifs par des mesures appropriées (réduction vitesse, séparation du trafic, etc.).
- **Établir un rapportage régulier** mettant en évidence les résultats de la politique cyclable wallonne. Ajuster cette politique en fonction des informations récoltées.

4.4 Pérenniser les acquis

En matière de vélo, il ne faut pas réinventer la roue !

C'est en s'inscrivant dans la continuité que les politiques peuvent produire leurs effets les plus durables. Si la Wallonie reste à ce stade un territoire cyclable débutant, des outils fondamentaux ont été mis en place ces dernières années. Dans une logique de bonne gouvernance, il importe de pérenniser les acquis.

IEW recommande donc de :

- **Assurer un entretien régulier du réseau cyclo-piéton existant** (cheminements, pistes cyclables, marquages au sol, points de stationnement, balisage et signalisation…). La qualité des revêtements a un impact direct sur la sécurité cycliste[46].
- **Maintenir, renouveler ou développer le soutien aux programmes qui ont démontré leur pertinence**, notamment :
  - la collaboration avec les communes ;
  - le réseau des ateliers et points vélo ;
  - le brevet cycliste, qui touche aujourd'hui 20 % des élèves de 5e et 6e primaires wallons, « objectif vélos » et la formation des formateurs ;
  - l'opération « tous vélo actifs » labellisant les entreprises.
- **Mettre en application les mesures déjà décidées** en faveur des modes actifs, notamment celles reprises dans les PCM, PCC, SDC[47]. En particulier, réaliser les itinéraires cyclables prévus dans ces documents.
- **Utiliser les lieux institutionnels favorisant les modes doux** et en tirer pleinement parti. On citera notamment : Task force vélo du Gouvernement, Commission régionale vélo, Direction déplacements doux du SPW, Manager régional vélo, etc.

[46] L'entretien régulier des pistes cyclables est une recommandation du Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière (recommandation 20.1 issue du Rapport présenté dans le cadre des Etats généraux de la Sécurité routière en Wallonie, organisés à Namur le 15 juin 2012).
[47] Plan Communal de Mobilité, Plan Communal Cyclable, Schéma Directeur Cyclable

5 Tableau synthétique des actions

Afin de rendre la priorisation des mesures plus aisée, nous proposons le tableau ci-dessous, qui reprend la majorité des mesures proposées en les classant selon deux catégories :

- les mesures **« quick win »** sont assez rapides à mettre en œuvre et portent des résultats immédiats. Elles sont appropriées pour engranger rapidement quelques victoires ;
- les mesures **« graines fertiles »** correspondent, de manière imagée, à la plantation de semences qui produiront des résultats importants dans un plus long terme. Dans certains cas, les graines sont faciles à planter aujourd'hui et ne nécessitent que peu d'entretien. Dans d'autres, un arrosage régulier sera de rigueur. Mais dans tous les cas, la récolte nécessite impérativement une plantation initiale.

Selon nous, une politique équilibrée doit contenir des actions appartenant à ces deux catégories.

		Quick win	Graines fertiles
	Infrastructure, réseau et stationnement		
1.1	**Construire un réseau régional « vélo admis »**	Soigner les aménagements pour les modes actifs sur les axes régionaux traversant les agglomérations	Mettre en place une procédure systématisant l'évaluation de la prise en compte des modes actifs par l'administration pour tout chantier sur voirie régionale
		Permettre le franchissement d'éléments barrières pour les modes actifs	Dans une logique de réseau, développer des cheminements sécurisés
1.2	**Développer pragmatiquement les aménagements pour les modes actifs en milieu rural**	toutes les autres mesures de cette section	création de pistes cyclables séparées
1.3	**Systématiser l'usage des éléments pertinents du Code de la route, améliorer la signalisation et le balisage**	l'ensemble des mesures de cette section	
1.4	**Réduire la vitesse du trafic motorisé pour améliorer la sécurité et la qualité de vie**	l'ensemble des mesures de cette section	
1.5	**Offrir le stationnement nécessaire**	toutes les autres mesures de cette section	Mettre en place un règlement régional d'urbanisme qui impose la présence de stationnement vélo dans les projets d'immeubles
1.6	**Promouvoir un aménagement du territoire favorable aux modes actifs**	Geler l'offre de stationnement automobile dans les centres villes	toutes les autres mesures de cette section
		Utiliser le mécanisme de charges d'urbanisme	
		Négocier la mise en place de pistes cyclables et d'itinéraires cyclo-piétons le long des voies ferrées lors de la délivrance de permis à Infrabel	
	Programmes thématiques		
2.1	**Soutenir ou initier une politique cyclable dans un nombre croissant de communes**	les mesures de cette section permettent à la fois des gains faciles à court terme et l'impulsion de dynamiques de long terme	
2.2	**Toucher le public scolaire et étudiant**	Lancer rapidement, au niveau régional, un appel à projet permettant de financer des initiatives en faveurs des modes actifs dans les écoles	toutes les autres mesures de cette section
		Subsidier largement l'installation de dispositifs de stationnement vélo couverts	
2.3	**Développer la mobilité active en entreprise et pour les trajets domicile-travail**	Poursuivre et développer le programme « Tous vélo actifs »	toutes les autres mesures de cette section
2.4	**Miser sur la complémentarité avec les transports en commun (TC)**	Développer l'offre de stationnement vélo aux arrêts de bus importants, ainsi que dans les gares et points d'arrêts ferroviaires	aménager les cheminements cyclo-piétons permettant de rejoindre de manière confortable et sécurisée les arrêts et gares
		Permettre de prendre son vélo dans les bus, tram et métro sous certaines conditions	soulager les lignes de bus les plus surchargées à la pointe scolaire en investissant dans l'accessibilité à vélo des écoles
		Soutenir les Points Vélo dans les gares	
		Développer, là où c'est approprié, la possibilité de rouler à vélo sur les bandes réservées aux bus	
2.5	**Développer le vélotourisme**	Développer les liaisons cyclo-piétonnes de et vers le RAVeL	finaliser la réalisation des itinéraires longue distance
		renforcer et étendre les réseaux de points-noeuds	
		Soutenir les opérateurs touristiques qui souhaitent renforcer leur offre de services « vélo »	
2.6	**Stimuler la logistique à vélo et le vélo-cargo**	Soutenir la mise en place d'une plate-forme informatique commune de logistique urbaine	soutenir le développement de « centres de (micro)-consolidation à proximité immédiate de la ville
		Favoriser le recours au vélo et au vélo-cargo pour les livraisons au sein des pouvoirs publics	
		Envisager l'implémentation de « zones basses émissions »	
	Promotion et services		
3.1	**Communiquer une image positive**	communiquer vers le citoyen pour faire connaître les nouveaux aménagements et leur impact positif	Développer une image positive du vélo et de la marche
		Donner l'exemple	
3.2	**Lancer une large campagne de mise en selle en Wallonie**	l'ensemble des mesures de cette section	
3.3	**Dynamiser le report modal avec le vélo à assistance électrique (VAE)**	l'ensemble des mesures de cette section	
3.4	**Stimuler le développement des ateliers vélo et leur mise en réseau**	l'ensemble des mesures de cette section	
3.5	**Lutter contre le vol de vélos**	Mettre en place une politique de développement d'une offre de stationnement adapté	Développer en Wallonie un marquage unique standardisé des vélos couplé à une base de données centralisée
		Faire connaître les bons réflexes	étendre à la Wallonie le service « vélos trouvés »
	Gouvernance		
4.1	**Sensibiliser les acteurs clés : Administration, Police, élus...**		l'ensemble des mesures de cette section
4.2	**Développer la gouvernance**	Renforcer les moyens humains	toutes les autres mesures de cette section
		Développer une politique d'exemplarité des pouvoirs publics et la faire connaître	
4.3	**Mieux mesurer, mieux communiquer**	identifier et éliminer les points accidentogènes	toutes les autres mesures de cette section
4.4	**Pérenniser les acquis**	l'ensemble des mesures de cette section	

ANNEXE 1 : Les modes actifs dans le contexte politique wallon

1 Déclaration de Politique Régionale

La **Déclaration de Politique Régionale (DPR) 2017-2019** stipule que :

- *« Les efforts seront consentis **afin que la part modale de la voiture individuelle diminue, au profit des autres modes** (bus, train, **vélos, marche à pied**…). »*
- *« **Pour les piétons et les cyclistes, le Gouvernement amplifiera la prise en compte systématique de ces modes « doux » dans la sécurisation des infrastructures.** »*
- *« Il faut en effet doter la Wallonie d'infrastructures modernes, sûres et performantes qui organisent **un maillage adéquat de l'ensemble du territoire wallon au service des citoyens**, de leur bien-être et de l'essor socio-économique de notre Région, dans la diversité et la complémentarité des modes existants, **avec une attention particulière pour les modes doux (piétons et cyclistes)**. »*

La **Déclaration de Politique Régionale (DPR) 2014-2019** stipulait que :

« Le vélo et la marche à pied doivent être encouragés car ce sont des modes de transport à part entière. Ils sont de plus bons pour la santé, l'environnement et la fluidité du trafic. Le vélo électrique offre également un potentiel à développer.

Dans ce but, le Gouvernement s'engage à :

- ***poursuivre le plan « Wallonie cyclable »** en lien avec les acteurs locaux ;*
- ***encourager la pratique du vélo à l'école** de manière cohérente **sur l'ensemble du parcours scolaire** ;*
- ***prendre systématiquement en compte le vélo, les piétons et les personnes à mobilité réduite dans la gestion des espaces publics, en particulier lors de chaque réaménagement de voirie.** »*

En matière de modes actifs, la DPR cite également :

- la mise en œuvre de **parkings sécurisés pour vélos à proximité des gares et des principaux arrêts de transport public** ;
- le renforcement de l'accès aux transports publics (TEC en particulier) pour les personnes à mobilité réduite.

2 Vision FAST 2030

A l'automne 2017, le Gouvernement Wallon a approuvé la **vision de mobilité FAST 2030**, qui définit des objectifs chiffrés en matière de parts modales.

« Les objectifs poursuivis pour 2030 sont de garantir à tous, et en particulier aux habitants des zones rurales, une accessibilité aux biens et services tout en réduisant drastiquement et simultanément le nombre d'accidents de la route et le nombre de km d'embouteillages et de 40% les émissions de GES issues du secteur du transport. (…)

Ce choix se traduit par la volonté de modifier fortement et structurellement les parts modales des différents modes tant pour les personnes que pour les marchandises, soit d'enclencher le transfert modal.

En ce qui concerne répartition des parts modales (en km parcourus) pour la mobilité des personnes, il est prévu de tendre vers les objectifs suivants, avec conjointement une réduction de la demande :

2017	**2030**
Marche 3%	**Marche 5%**
Vélo 1%	**Vélo 5%**
Bus 4%	**Bus 10 %**
Train 9 %	**Train 15 %**
Voiture 83 %	**Voiture 60 %**
Partage voiture : charge moyenne 1.3	**Partage voiture : charge moyenne 1.8**

Cette répartition des parts modales permet à la Wallonie de se mettre en conformité avec les objectifs européens de réduction des GES repris dans le projet ESR - « effort sharing régulation » défendu par la Commission et le Parlement Européen (à savoir pour la Belgique une réduction de 35% des GES pour les secteurs non ETS d'ici 2030). (…)

- ***Concernant la part du vélo, elle devra passer de 1 % à 5 %**. L'utilisation plus massive du vélo notamment électrique sera promue par des actions destinées à faciliter son usage, notamment en complément d'autres modes sur les premiers et derniers kilomètres. **Le déploiement du réseau portera en particulier sur les zones urbaines, et périurbaines ainsi que sur le RAVEL**, colonne vertébrale du réseau qui doit constituer le réseau express wallon des déplacements doux, qui continuera à se développer (1400 km en 2017 et 1700 km en 2019) et dont l'accessibilité sera renforcée pour lui permettre d'accueillir plus de déplacements quotidiens vers les écoles et entreprises. **La généralisation sur le territoire des infrastructures de stationnement et de sécurisation des cheminements sera mise en œuvre.***
- ***La part modale de la marche devra passer de 3 % à 5 %**, entrainant parallèlement, comme pour le vélo, une amélioration notable de la santé des citoyens. Diverses mesures seront prises à cet effet, tant en matière d'**infrastructures (établissement, identification, réhabilitation et entretien des cheminements piétons)** que pour susciter la prise de conscience des bienfaits de la marche/course vers son lieu de travail, comme activité sportive quotidienne. »*

3 Lignes directrices pour un Plan Wallonie Cyclable 2.0

Le 24 mars 2016, le Gouvernement a approuvé des **« lignes directrices » pour un Plan Wallonie Cyclable 2.0 (WACY 2.0)**, et chargé le Ministre de la Mobilité de lui présenter un projet de Plan, comprenant la présentation des mesures et leur planification, la maquette budgétaire et la méthodologie de pilotage et de suivi, avant la clôture du plan Wallonie Cyclable 1.

Éléments essentiels de ces lignes directrices :

« Les lignes directrices d'actions 2016-2020 proposées dans la présente note s'orientent principalement vers le ***développement d'un cadre attractif, sécuritaire et utilitaire du vélo en Wallonie*** *avec une attention particulière sur les* ***grandes villes*** *et des* ***zones d'attractions secondaires****.*

Avec Wallonie Cyclable 2.0, l'on veillera, par ailleurs, en collaboration avec les acteurs locaux, à encourager la pratique du vélo dans ***les écoles*** *et* ***les entreprises****, ou encore à ce* ***que le vélo soit systématiquement pris en compte dans la gestion des espaces publics.*** *»*

WACY 2.0 se veut la continuité de WACY 1.0, tout en tenant compte de l'évaluation réalisée, et réaffirme comme finalité : *«* ***Améliorer fortement les conditions de la pratique du vélo et augmenter significativement son utilisation en Wallonie d'ici 2020*** *»*. Pour ce faire, WACY 2.0 poursuit l'objectif de *«* ***donner un véritable avantage différentiel aux cyclistes face aux automobilistes, sans pour autant vouloir bannir l'usage nécessaire de la voiture*** *».*

En pratique, WACY 2.0 vise à soutenir la politique en faveur du vélo **dans un nombre croissant de communes** et ses actions concerneront :

- les **infrastructures** : entretien, aménagements, signalisation, stationnement... ;
- la **sensibilisation** : développement d'une image positive du vélo, mesures visant les écoles et les trajets scolaires, mesures visant les entreprises et les trajets domicile-travail... ;
- l'**utilisation effective** : notamment à travers la promotion du vélo électrique, des services de location ou de prêts, le soutien aux services de livraisons à vélo…

Au niveau de la gouvernance, WACY 2.0 se veut **une politique cyclable décloisonnée et coordonnée**.

4 Plan Air Climat Energie

Dans son **Plan Air Climat Energie (PACE) 2016-2022**, adopté le 21 avril 2016, le Gouvernement wallon a entériné une série de mesures et de principes concernant directement ou indirectement la mobilité active. Ce Plan doit permettre à la Wallonie de respecter ses engagements climatiques, en lien notamment avec les objectifs européens et l'Accord de Paris.

Concernant les modes actifs, on retiendra les mesures et principes suivants :

- **Tpt08 Développer la pratique du vélo**

« Pour augmenter les déplacements effectués à vélo, ***le développement d'une politique globale en faveur du vélo sera poursuivi en coordonnant l'ensemble des acteurs****. Il s'agit donc de changer les pratiques en veillant à :*

- ***supprimer les principaux points noirs*** *pour les vélos au niveau des voiries. Les points noirs vélo se définissent comme des lieux ou des tronçons où la fréquentation potentielle de cyclistes est élevée, qui présentent un grand danger ou inconfort pour la pratique du vélo ainsi qu'un caractère inévitable, du fait de leur localisation sur un itinéraire important et de l'absence d'alternative raisonnable ;*
- ***développer la promotion du vélo « en toute sécurité »*** *dans les entreprises privées, le secteur public, les écoles et dans l'enseignement supérieur ;*

- *dans le cadre du plan RAVeL, **poursuivre le développement des tronçons manquants du RAVeL** ainsi que des chaînons manquants pour les modes doux qui relient le réseau structurant (essentiellement le RAVeL) aux zones d'habitat et aux pôles locaux d'activités (gares SNCB et TEC, écoles, centres sportifs, commerces...) mais également à l'intérieur des villages et des quartiers pour **relier ces pôles entre eux et aux zones d'habitat** ;*
- *s'appuyer sur la cellule de coordination du développement et de la promotion du **vélotourisme** hébergée au Commissariat général au Tourisme (CGT). De nombreuses initiatives sont prises localement en Wallonie en matière de développement du vélotourisme. La cellule du CGT a pour mission de les coordonner et d'assurer la qualité de l'offre ainsi développée ;*
- *poursuivre :*
  - *l'**aménagement de chemins pédestres et pistes cyclables** - tous deux protégés du trafic automobile ;*
  - *la mise en place de **parkings pour vélos** ;*
  - *la mise à disposition de douches sur les lieux de travail ;*
  - *etc. »*

- **Tpt04 Optimiser l'offre des services de transport public**

*« (…) une meilleure **connectivité intermodale**, le confort du service, amplitude et la fréquence en référence à la demande, une infrastructure et un matériel d'exploitation adéquat, une sécurité renforcée, l'amélioration de l'accessibilité au PMR, et l'amélioration de l'information aux voyageurs »*

« l'intégration de celle-ci avec les autres modes de transport (vélos, taxis collectifs, train, RER, covoiturage, etc.) en vue d'offrir aux citoyens des solutions de transport de porte-à-porte durables et intégrées. »

- **Tpt05 Sensibiliser le public aux alternatives à la voiture individuelle**

« A travers une série d'actions comme la semaine de la mobilité, la Wallonie donne une information régulière au public pour lui faire prendre conscience de l'impact de ses déplacements, et pour lui suggérer des alternatives plus durables et plus efficaces. »

- **Tpt06 Soutenir les entreprises dans la mise en place de plans de mobilité**

« Ces outils peuvent mettre en évidence des mesures d'amélioration à mettre en place telles que : disponibilités de parking pour le covoiturage, abris vélos et douches, disposition des arrêts de bus en bordure ou dans les zones d'activité économique, trottoirs et pistes cyclables dans les zonings industriels… »

- **Tpt07 Améliorer la qualité de l'air dans les villes**

Cette mesure prévoit notamment de *« privilégier les modes de transport doux (vélo, marche) »* et une *« sensibilisation accrue des automobilistes à l'utilisation des modes alternatifs »*

- **Tpt11 Renforcer le rôle d'exemple des pouvoirs publics**

« Le rôle exemplaire des pouvoirs publics en la matière est un outil majeur de promotion et il faut en faire un sujet de communication vers le public. »

- **Tpt13 Revoir les limites de vitesse aux endroits qui le nécessitent**

Cette mesure envisage de *« diminuer la vitesse de circulation aux endroits les plus critiques. Par exemple, il pourrait y avoir des **limitations à 30 km/h dans les centres urbains** où la densité de population est importante. On notera que la mise en œuvre d'une mesure de ce type pourrait également avoir un impact favorable sur la sécurité routière. »*

Un nouveau **Plan Air Climat Energie 2020-2030** est actuellement en cours de préparation.

5 POLLEC et la Convention des Maires

Le Gouvernement wallon a par ailleurs lancé la campagne POLLEC, actuellement dans sa troisième édition : la **campagne POLLEC 3** a pour objectif de soutenir les communes et structures supra-communales à élaborer un Plan d'Actions en faveur de l'Energie Durable et du Climat dans le cadre de la Convention des Maires[48]. Les signataires de la nouvelle **Convention des Maires** pour le climat et l'énergie s'engagent à réduire les émissions de CO_2 de 40 % au minimum d'ici 2030 et à adopter une approche intégrée visant à atténuer le changement climatique et à s'y adapter[49].

Les **Plans d'Actions en faveur de l'Energie Durable et du Climat** définis par les pouvoirs locaux touchent plusieurs thèmes transversaux, dont la mobilité. Les modes actifs sont amenés à jouer un rôle important dans ces politiques locales.

6 Plan Infrastructure

Le **Plan Infrastructure 2016-2019** présenté en janvier 2016 par le Ministre des Travaux Publics, contient un volet « modes doux ». Ce Plan stipule notamment ceci :

*« il est indispensable de **prendre en compte systématiquement les cyclistes, piétons et personnes à mobilité réduite dans les aménagements des voiries régionales** et ce dès l'élaboration des projets routiers. »*

*« au travers du processus « GPS » (Gestion de Projets routierS), l'objectif est d'**associer, dès l'élaboration des projets routiers, tous les services compétents de la DGO1, entre autres, en modes doux** et aménagements paysagers. »*

*« De plus en matière d'aménagements cyclables, le **Schéma Directeur Cyclable** pour la Wallonie, qui a identifié en 2012 les voiries régionales à haut potentiel cyclable pour les déplacements au quotidien, est devenu un véritable outil d'aide à la décision qui permet de prévoir ou non des aménagements pour les cyclistes dans le cadre des travaux de réfection ou d'aménagement des routes régionales. »*

*« Enfin, en marge de ce Plan Infrastructures, il faut rappeler le **Plan RAVeL 2015-2019** doté de 10 millions d'euros complémentaires aux crédits classiques, qui vise deux objectifs :*

1. *développer le réseau RAVeL par l'aménagement des chaînons manquants, courts ou plus longs, sur des itinéraires cyclables de longue distance, particulièrement sur les itinéraires internationaux qui traversent la Wallonie ;*

[48] http://energie.wallonie.be/fr/pollec-3.html?IDC=9178&IDD=114603
[49] http://www.conventiondesmaires.eu/index_fr.html

2. *rendre ce réseau accessible à tous par l'amélioration de la qualité du réseau existant par l'asphaltage de pré-RAVeL existants, l'entretien extraordinaire du réseau existant et de ses ouvrages d'art, la pose de signalisation directionnelle et de bornage kilométrique afin de faciliter le repérage des usagers et les interventions des services d'urgence. »*

7 Schéma Régional de Mobilité

En complément des décisions et documents déjà cités, notons que le Gouvernement travaille sur un **Schéma Régional de Mobilité (SRM)**, dont une série de mesures concerneront directement ou indirectement les modes actifs. En particulier, dans le projet de SRM, les fiches D1 proposent des mesures pour la marche et les fiches D2 pour le vélo.

La fiche D2.2.2 (concernant la réalisation du Plan Wallonie Cyclable 2.0) propose une structure basée sur cinq programmes thématiques (à vélo au centre, jeunes à vélo, au travail à vélo, bike & ride et vélotourisme) et cinq champs opérationnels (gouvernance, réseaux, stationnement, services, promotion).

ANNEXE 2 : Enjeux climatiques et objectifs 2030 en termes de parts modales

Le système de mobilité actuellement en place en Wallonie, avec une domination écrasante du secteur routier tant pour le transport de personnes que de marchandises, engendre des coûts économiques importants pour la collectivité (congestion, insécurité routière, stress, etc.), a des répercussions sociales non négligeables (accessibilité à l'emploi, dégradation du cadre vie, etc.) et provoque des impacts négatifs et irréversibles sur notre environnement. Le bruit et la pollution de l'air issus du trafic routier causent en outre chaque année environ 2.530 morts en Belgique.

En Wallonie, le secteur des transports est responsable de près d'un quart des émissions de GES et, surtout, celles-ci ont augmenté de 25,2 % sur la période 1990-2014 pour s'établir à 8,665 MtCO2 en 2014[50]. Alors que la Wallonie s'inscrit dans une dynamique positive de décroissance de ses émissions de GES, tous secteurs et gaz confondus (baisse de 36,6 % entre 1990 et 2014), le secteur des transports se démarque particulièrement et vient grever les efforts de la Région en matière climatique. 96,3 % des émissions de CO2 des transports « terrestres »[51] sont imputables au trafic routier. Les voitures sont les principales émettrices (56,5 %) suivies des camions (24,9 %)[52].

Pourtant, la Wallonie, par l'intermédiaire de la Belgique, est soumise à des engagements internationaux, qui lui incombent d'agir rapidement et fortement en matière de transport.

1 Engagements politiques et objectifs climatiques

En matière d'action politique pour le climat, différents instruments indicatifs et contraignants existent au niveau européen

Parmi eux, l'*Effort sharing decision (ESD)* fixe pour la Belgique un objectif de -15 % d'émissions de GES en 2020 par rapport à 2005 pour les secteurs non ETS (soit le transport, les bâtiments, l'agriculture et les déchets). Ce qui a abouti, après négociations intra-belges, à un objectif assigné à la Wallonie de -14.7 %.

Plus récemment, la proposition de règlement relatif à l'*Effort sharing regulation* (ESR), publiée le 20 juillet 2016 par la Commission européenne, fixe à la Belgique un **objectif de réduction des émissions GES pour les secteurs non ETS de 35 % entre 2005 et 2030**.

L'objectif contraignant de l'ESR, fort ambitieux par rapport à un scénario BAU, est cependant largement insuffisant face aux recommandations du GIEC et à la volonté de limiter le réchauffement planétaire à +2°C exprimée dans le cadre de l'Accord Climat de Paris.

2 Scénarios de réduction des émissions dans le secteur des transports[53]

Ces différents éléments amènent à proposer, outre le scénario BAU du Bureau Fédéral du Plan, deux scénarios prospectifs de réduction des émissions dans le secteur des transports.

[50] SPW – AwAC, 2016
[51] Soit les transports routiers, ferroviaires et par voies navigables
[52] ICEDD, 2012, Bilan énergétique de la Wallonie 2010, Bilan de consommation des transports, pour le compte du SPW
[53] Pour plus de détails, voir IEW, Projet de note d'orientation des politiques publiques wallonnes en matière de transports en commun – Parts modales, octobre 2016.

D'une part, un **scénario « ESR »**, visant à respecter l'objectif d'une diminution de 35 % des émissions belges pour la période 2005-2030 pour l'ensemble des secteurs non-ETS[54] et qui propose une réduction de 45 % entre 2005 et 2030 des émissions relatives au transport de personnes[55] (ESR_{TP}).

D'autre part, un **scénario « COP 21 »** visant à réduire les émissions du secteur transport de 90 % entre 1990 et 2050 soit, selon une hypothèse de pourcentage annuel constant (de 6,8% par an), un objectif de réduction de 59,4 % par rapport à 1990 et 67,6 % par rapport à 2014.

La figure suivante présente les émissions des transports en Wallonie sur la période 1990-2014, les émissions en 2030 correspondant au scénario BAU du Bureau fédéral du Plan et à l'objectif fixé dans la feuille de route transports de la Commission européenne. Y sont également représentés les deux scénarios ESR_{TP} (c'est-à-dire le scénario ESR appliqué aux transports publics) et COP21. Par la suite, nous parlerons simplement de scénarios « ESR » et « COP21 ».

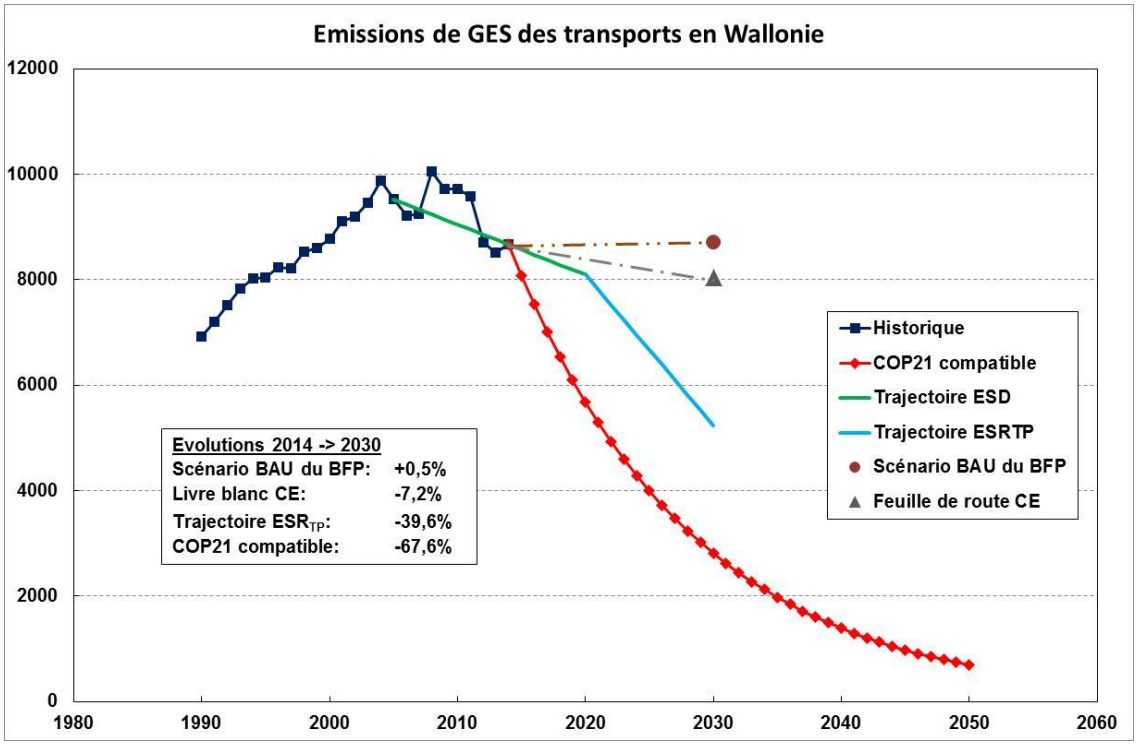


Fig. 1 : Emissions de GES des transports en Wallonie, historique et projections selon plusieurs scénarios (trajectoire ESR_{TP} : assignée aux transports des personnes pour répondre à l'objectif contraignant ESR)[56]

[54] En Wallonie, les transports émettaient en 2014 deux cinquièmes (42,51%) des émissions des quatre secteurs concernés (source : SPW-AwAC).

[55] Le Bureau fédéral du Plan comme Climact (de même que l'immense majorité des études prospectives) considèrent plus facile de limiter les émissions induites par les déplacements des personnes que celles associées au transport de marchandises. Ceci s'explique d'abord et avant tout parce que les déterminants du transport des personnes sont principalement locaux et régionaux (à l'exception notoire du choix des véhicules automobiles, guidé par l'offre) alors que ceux du transport de marchandises sont induits par des logiques internationales, voire mondiales. Il est donc raisonnable d'imputer, au sein du secteur des transports, une plus grande part de l'effort à fournir au sous-secteur « personnes » qu'au sous-secteur « marchandises.

[56] Source : IEW 2016

3 Objectifs relatifs aux parts modales en 2030

La domination actuelle de la voiture sur le système de mobilité, intenable tant économiquement, socialement que du point de vue environnemental, se matérialise par les parts modales suivantes (colonne grisée) :

	Emissions véhicule	Taux de remplissage	Emissions spécifiques	Parts modales	Emissions moyennes
	gCO2/km	pers./véh.	gCO2/p.km	% (p.km)	gCO2/p.km
Voiture	172,6	1,33	129,8	83,0%	107,7
Train			22,7	9,0%	2,0
Bus	1272	14	90,9	4,0%	3,6
Marche			0	3,0%	0,0
Vélo			0	1,0%	0,0
Total				100,0%	113,4

Fig. 2: Parts modales et émissions moyennes du transport de personnes en Wallonie en 2014[57]

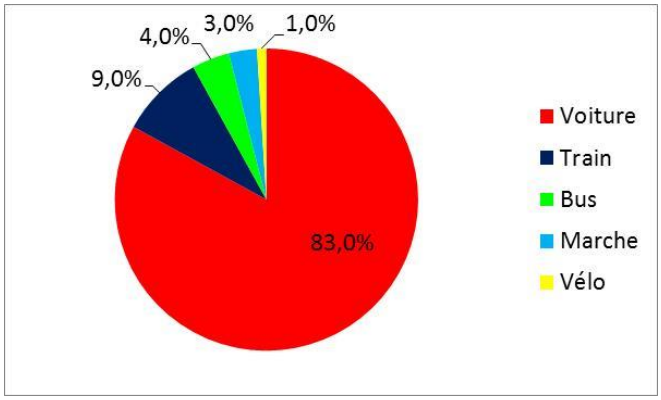


Fig. 3 : Parts modales en 2014[58]

En tenant compte des améliorations technologiques des véhicules (en ce compris une électrification partielle du parc) ainsi que d'un meilleur coefficient de remplissage (voiture et bus), il est possible de proposer des objectifs relatifs aux parts modales à atteindre pour chaque mode de transport à l'horizon 2030. Dans tous les cas, il est impératif d'opérer une réduction de la demande de transport, moyen le plus rapide et efficace pour réduire les émissions de GES du secteur.

Dans le cadre du scénario ESR, une réduction de 5 % de la demande de transport est envisagée ainsi qu'un report modal substantiel de la voiture vers les autres modes. Il ne s'agit bien sûr ici que d'une répartition modale possible, celle qui paraît présenter les meilleures garanties d'efficience et de pérennisation de politiques durables :

[57] Source : IEW 2016

[58] Source : IEW 2016

	Emissions véhicule	Taux de remplissage	Emissions spécifiques	Parts modales	Emissions		
	gCO2/km	pers./véh.	gCO2/p.km	%	gCO2/p.km		
Réduction demande			0	5,0%	0,0		
Voiture	134,8	1,5	89,9	69,0%	62,0		
Train			20	12,0%	2,4		
Bus	1018	16	63,6	6,0%	3,8		
Marche			0	5,0%	0,0		
Vélo			0	3,0%	0,0		**Réduction**
Total				100,0%	68,2		**-39,8%**

Fig. 4 : Parts modales et émissions moyennes du transport de personnes en Wallonie en 2030 – projections pour le scénario ESR[59]

En tenant compte de la mobilité projetée en 2030 (la réduction de la demande n'apparaît plus dans les pourcentages), les parts modales du scénario ESR peuvent être représentées comme suit :

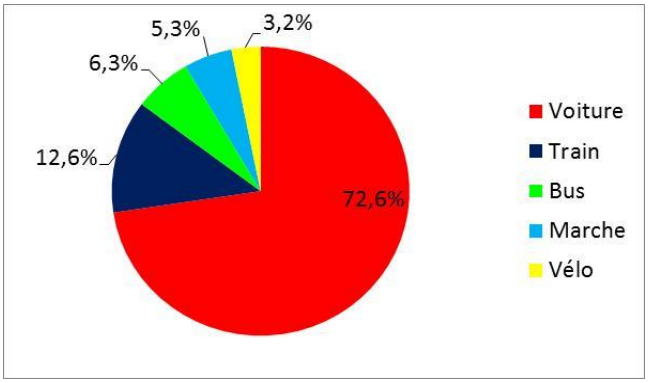


Fig. 5 : Parts modales en pourcentage du volume de transports en 2030 – Scénario ESR[60]

Pour éviter un réchauffement global supérieur à 2°C, il faudrait cependant être plus volontariste. Le scénario COP 21 prévoit ainsi une très forte réduction de la demande de transport (-29%) et des reports drastiques des parts modales de la voiture vers les autres modes.

	Emissions véhicule	Taux de remplissage	Emissions spécifiques	Parts modales	Emissions		
	gCO2/km	pers./véh.	gCO2/p.km	%	gCO2/p.km		
Réduction demande			0	29,0%	0,0		
Voiture	134,8	1,5	89,9	33,0%	29,7		
Train			20	18,0%	3,6		
Bus	1018	20	50,9	8,0%	4,1		
Marche			0	5,0%	0,0		
Vélo			0	7,0%	0,0		**Réduction**
Total				100,0%	37,3		**-67,1%**

Fig. 6 : Parts modales et émissions moyennes du transport de personnes en Wallonie en 2030 – projections pour le scénario COP21[61]

[59] Source : IEW 2016

[60] Source : IEW 2016

[61] Source : IEW 2016

En tenant compte de la mobilité projetée en 2030 (la réduction de la demande n'apparaît plus dans les pourcentages), les parts modales du scénario COP21 peuvent être représentées comme suit :

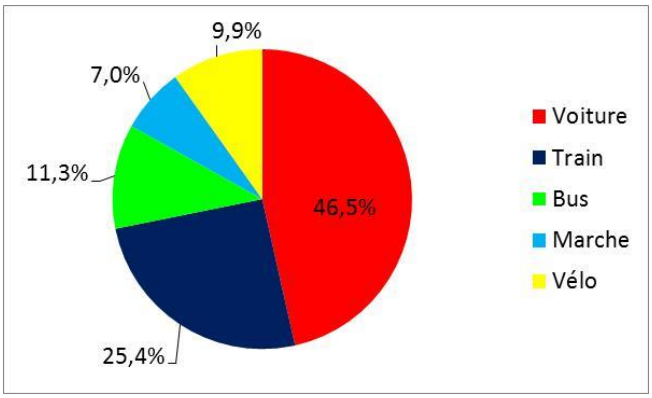


Fig. 7 : Parts modales en pourcentage du volume de transports en 2030 – Scénario COP21[62]

4 Traduction de ces scénarios en objectifs pour le vélo et la marche

En termes de parts modales (p.km) et de distances parcourues ces scénarios peuvent être résumés comme suit[63] :

	2014		2030 - ESR		2030 - COP21	
	Parts modales	distance moyenne parcourue par personne (km/an)	Parts modales	distance moyenne parcourue par personne (km/an)	Parts modales	distance moyenne parcourue par personne (km/an)
Marche	3%	400	6%	600	7%	600
Vélo	1%	130	3%	360	10%	830

Ces chiffres donnent des ordres de grandeur que pourraient viser une politique de soutien aux modes actifs.

Il est utile de noter qu'ils sont comparables aux objectifs visés dans d'autres documents tels que :

- l'étude « évaluation économique de la pratique du vélo en Wallonie » réalisée pour la DGO1 en 2014 misait sur 10 % de part modale du vélo en Wallonie en 2030 ;
- le projet de SRM prévoit d'atteindre en 2030 pour le vélo et la marche combinés des parts modales de 20 à 30 % dans les agglomérations « PUM », de 5 à 10 % dans les aires métropolitaines et des valeurs moindres dans les territoires plus ruraux.

Ils sont aussi comparables à ce qui est observé dans des pays plus en avance en termes de politique de soutien aux modes actifs :

- en Suisse, la distance moyenne parcourue par personne à pied est de 626 km/an, et de 346 km/an pour le vélo (année 2000). Le scénario ESR correspond à un rattrapage au niveau wallon en 2030 de ces valeurs observées en Suisse ;
- nos voisins Hollandais, roulent quant à eux en moyenne par personne plus de 850 km/an en vélo. Le scénario COP21 s'approche en 2030 de ce taux d'utilisation du vélo.

[62] Source : IEW 2016

[63] Il est ici tenu compte de projections en termes d'augmentation de la population (de 3.576.325 personnes au 1er janvier 2014 à 3.927.000 personnes à l'horizon 2030).

ANNEXE 3 : Budget et part de la population touchée dans le cadre de la collaboration proposée entre la Région et les communes

	Commune	Population	Population cumulée	Budget régional (4,5 €/p)	Budget cumulé	pourcentage de la population touchée
1	Charleroi	202182	202182	909.819,00 €	909.819,00 €	5,61 %
2	Liège	196970	399152	886.365,00 €	1.796.184,00 €	11,08 %
3	Namur	110632	509784	497.844,00 €	2.294.028,00 €	14,15 %
4	Mons	94964	604748	427.338,00 €	2.721.366,00 €	16,79 %
5	La Louvière	80430	685178	361.935,00 €	3.083.301,00 €	19,02 %
6	Tournai	69471	754649	312.619,50 €	3.395.920,50 €	20,95 %
7	Seraing	64172	818821	288.774,00 €	3.684.694,50 €	22,73 %
8	Mouscron	57391	876212	258.259,50 €	3.942.954,00 €	24,32 %
9	Verviers	55177	931389	248.296,50 €	4.191.250,50 €	25,86 %
10	Braine-l'Alleud	39785	971174	179.032,50 €	4.370.283,00 €	26,96 %
11	Herstal	39617	1010791	178.276,50 €	4.548.559,50 €	28,06 %
12	Châtelet	36463	1047254	164.083,50 €	4.712.643,00 €	29,07 %
13	Wavre	33806	1081060	152.127,00 €	4.864.770,00 €	30,01 %
15	Ottignies-Louvain-la-Neuve	31562	1112622	142.029,00 €	5.006.799,00 €	30,89 %
17	Waterloo	29794	1142416	134.073,00 €	5.140.872,00 €	31,71 %
18	Ath	28951	1171367	130.279,50 €	5.271.151,50 €	32,52 %
19	Ans	28159	1199526	126.715,50 €	5.397.867,00 €	33,30 %
20	Arlon	29274	1228800	131.733,00 €	5.529.600,00 €	34,11 %
21	Nivelles	28027	1256827	126.121,50 €	5.655.721,50 €	34,89 %
23	Soignies	27257	1284084	122.656,50 €	5.778.378,00 €	35,65 %
27	Gembloux	25528	1309612	114.876,00 €	5.893.254,00 €	36,36 %
37	Huy	21292	1330904	95.814,00 €	5.989.068,00 €	36,95 %
43	Eupen	19338	1350242	87.021,00 €	6.076.089,00 €	37,48 %
51	Marche-en-Famenne	17415	1367657	78.367,50 €	6.154.456,50 €	37,97 %
57	Ciney	16323	1383980	73.453,50 €	6.227.910,00 €	38,42 %
61	Bastogne	15580	1399560	70.110,00 €	6.298.020,00 €	38,85 %
62	Waremme	14906	1414466	67.077,00 €	6.365.097,00 €	39,27 %
76	Dinant	13494	1427960	60.723,00 €	6.425.820,00 €	39,64 %
98	Libramont-Chevigny	11088	1439048	49.896,00 €	6.475.716,00 €	39,95 %

Toucher l'ensemble des pôles majeurs et des pôles principaux wallons identifiés dans le projet de Schéma de Développement Territorial (SDT), soit les 29 communes listées ci-dessus, nécessite un budget régional annuel de près de 6,5 millions d'euros et permet de toucher 40 % de la population wallonne (→ voir section 2.1 sur le soutien à la politique communale cyclable).

Ce ciblage permet une allocation optimale des moyens dans les zones où le potentiel de développement du vélo est le plus important. Il s'inscrit dans une logique coût-efficacité indissociable d'une bonne gestion des moyens publics.

A noter que toucher 100 % des communes et de la population wallonnes avec la même proportion de 6 €/habitant par an nécessiterait un budget annuel de 16 millions d'euros au niveau régional et d'un peu plus de 5 millions d'euros au niveau communal.

Au-delà des budgets dédiés à cette collaboration, il importe d'amorcer un rattrapage au niveau des budgets totaux consacrés à la politique cyclable, historiquement très bas en Wallonie : il s'agit ainsi de passer d'un budget public vélo d'environ 5,5 €/habitant annuellement aujourd'hui en Wallonie à minimum 10 €/habitant en 2020 et à 25 €/habitant en 2030. A titre comparatif, on notera que la Flandre investit actuellement 18 €/habitant pendant que les Pays-Bas affectent 24 €/habitant à leur politique vélo chaque année (→ voir section 4.2 sur la gouvernance).