



Analyse n°18  
Date : 05/01/05  
Origine : Liège  
Intitulé : Projet de Contrat d'Avenir pour la Wallonie 2004-2009 :  
amendements du GRACQ  
Thématique : Participation citoyenne/prise de position du GRACQ

## « Contrat d'Avenir pour la Wallonie » Combat à venir pour le vélo

### ***Avant-propos***

Le GRACQ – Les Cyclistes quotidiens, tient à réintroduire une stratégie de promotion du vélo, mystérieusement quasi absente du « projet de contrat d'avenir », parmi les préoccupations importantes de la Région.

Bien sûr parce que c'est l'objet social même de l'association, mais surtout parce que, tous les exemples étrangers le montrent, les régions européennes où le vélo assure une part significative des déplacements sont des régions novatrices, qui améliorent la santé de leur population, et qui maîtrisent leur mobilité. Sans doute est-ce aussi la maturité dont témoigne leur choix du vélo qui explique qu'elles sont plus riches que la moyenne ?

Plus de vélo tous les jours – et pas uniquement le week-end ou en vacances ! – c'est des économies pour tous, citoyens et pouvoirs publics. C'est une mobilité accessible à tous, enfants, adultes, aînés. Ce sont des villes et des villages plus accessibles, moins embouteillés, plus sûrs et plus agréables à vivre.

Bref, c'est une dimension essentielle du renouveau wallon, qui, si on le limite à la seule sphère économique, se révélera vite insuffisant à combler les aspirations des Wallons.

### **Comment lire les pages qui suivent ?**

Ce qui relève du commentaire, ou qui est une citation du « Projet de Contrat d'Avenir » figure en caractères TIMES

Les ajouts ou amendements proposés par le GRACQ figurent en caractères TAHOMA ombrés

\* \* \* \* \*

## Chapitre « Objectifs »

### **Partie 4 « S'inscrire dans le développement durable »**

#### ***Introduire :***

La Région doit mener une politique d'aménagement du territoire et de mobilité qui veille à augmenter l'activité économique sans augmentation des volumes de transport, à tout le

moins en ce qui concerne le déplacements de personnes, mais aussi chaque fois que c'est possible en transport de marchandises.

En effet, s'inscrire passivement dans un couplage automatique et inéluctable de ces deux paramètres condamnerait la Région à des investissements et à des charges financières récurrentes (entretien) en matière routière qu'elle est incapable d'assumer. Accepter ce couplage serait aussi tout à fait contradictoire avec les engagements en matière climatique (Kyoto), et avec les ambitions wallonnes en matière de politique énergétique.

***Introduire :***

La Région wallonne se fixe pour objectif d'arriver à une part modale de 10% des déplacements prise par le vélo d'ici à 2010 (source : étude Vélo+) ; si les avantages environnementaux à choisir le vélo comme moyen de déplacement sont évidents, ils ne doivent pas faire oublier les enjeux sociétaux que sont la démocratisation de la mobilité, l'autonomie, et la réduction de la part du budget des ménages consacrée aux transports. Pour atteindre ce résultat, la Région met en place un programme « vélo » interministériel de législature, assorti d'objectifs concrets se déclinant en actions (infrastructure, sensibilisation,...) soutenues par des budgets en volumes suffisants, soit 35 mos €/an. (source : memorandum du GRACQ)

**Partie 5 « assurer un développement territorial équilibré »**

Cette question n'est envisagée dans le texte qu'au niveau socio-économique.

***Y introduire :***

Un meilleur aménagement du territoire a un rôle essentiel à jouer pour orienter la demande de mobilité et les choix modaux.

La Région mènera une politique de densification de l'habitat, des zones de services et de commerce dans les noyaux urbains de manière à concevoir des villes et des agglomérations privilégiant des déplacements de courte distance. L'enjeu : permettre à tous d'accéder aux services essentiels et aux activités les plus courantes à pied et à vélo.

Disposer de stationnement vélo sécurisé est essentiel. Tout nouvel immeuble au-delà de 10 appartements devra disposer d'un local approprié , en l'attente d'une généralisation des garages à vélo et poussettes dans les immeubles de logement et de bureau.

<h2>Chapitre « Mesures »</h2>
-------------------------------

**Mesure 1.2.5 Tourisme**

***Ajouter :***

La Région encouragera activement la mise sur pied d'une offre complète de vélotourisme (s'inspirant des 800km du réseau balisé des Cantons de l'Est), sur base d'un réseau d'itinéraires balisés empruntant le RAVEL et d'autres tronçons complémentaires, et incluant une offre d'hébergement adaptée. Destinée à la fois au tourisme d'un jour et de proximité, cette offre permettra de convaincre les Wallons mais aussi nos voisins proches de parcourir pendant plusieurs jours les trésors de notre Région Elle augmentera les retombées économiques propres à cette forme de tourisme. (source : étude Vélo Plus). La promotion de

l'usage du vélo reposera aussi sur l'extension des réseaux et la mise à disposition de bicyclettes dans les maisons du tourisme.

### **Mesure 2.1 Fiscalité**

**Introduire**, entre l'avant dernier et le dernier paragraphe le paragraphe suivant :

**Pour favoriser le transfert modal**, la Région plaidera pour la réduction à 6 % du taux de TVA pour l'achat d'un vélo et des accessoires (en ce compris les vélos électriques). La Région et la Communauté porteront à 0,25 € le montant de l'indemnité kilométrique pour les déplacements domicile - travail effectués par leurs agents à vélo. Le principe du prélèvement d'un montant de 1 € par prime d'assurance obligatoire RC véhicule destiné à financer la politique cyclable sera défendu par la Région auprès de l'autorité fédérale.

### **Mesure 4.1.1 L'autonomie des aînés**

**Compléter le 3<sup>ème</sup> alinéa de l'encadré (mobilité)** par la phase suivante ;

La Région mettra l'accent sur une offre accrue d'infrastructures cyclables sécurisantes et sur des campagnes utilisant des outils de sensibilisation appropriés aux besoins des aînés.

### **Mesure 4.1.3 en accompagnant les personnes précarisées**

**introduire** l'idée que l'insertion sociale passe désormais et, de plus en plus, par la possibilité de se déplacer et de tisser ainsi les liens sociaux indispensables pour sortir de la précarisation, le vélo répond parfaitement à cette double signification de "mobilité sociale". Les ateliers vélos, au même titre que d'autres activités associatives locales, favorisent l'insertion sociale des personnes précarisées.

### **Mesure 4.2 Santé**

**Modifier** la fin du paragraphe introductif comme suit (...) , articulée autour de cing axes : puis ajouter une cinquième phrase dans l'énumération :

À l'heure où les pouvoirs publics cherchent à combattre l'obésité et redécouvrent les bienfaits de l'exercice quotidien, la pratique d'une semi-heure d'activité par jour est recommandée. Quoi de plus naturel que marcher ou se déplacer à vélo un demi-heure. La Région encouragera la marche et le vélo comme activités physiques dans la routine des déplacements quotidiens.

### **Mesure 4.3 Soutenir l'économie non-marchande**

**Compléter** le paragraphe suivant :

- De poursuivre la politique d'emploi, en orientant ceux-ci vers des filières telles que l'environnement, les nouvelles technologies, (et) les loisirs et les ateliers vélo. Les ateliers vélo représentent un gisement pratiquement inexploité en matière de formation professionnelle basée sur le recyclage des vélos.

### **Mesure 4.4 Sécurité**

**Ajouter :**

Au-delà de l'amélioration des infrastructures cyclables, les progrès en faveur de la sécurité des usagers vulnérables demandent des campagnes de sensibilisation destinées à toutes les catégories d'usagers afin de les rendre conscientes des conditions de circulation des autres modes, et d'adapter en conséquence leur propre comportement. Les associations cyclistes constituent des relais (Maisons des Cyclistes, Ateliers vélo...) d'information et de formation à la sécurité routière. Il importe aussi de ne pas relâcher l'effort de sécurisation des abords d'école (le CAWA 2002 prévoyait 300 sites à sécuriser pour 2008).

#### **Mesure 4.5 Le sport pour tous**

##### ***Ajouter :***

A l'heure où les pouvoirs publics encouragent à combattre l'obésité et redécouvrent les bienfaits de l'exercice physique quotidien, la pratique d'une demi-heure d'activité physique par jour est recommandée. Quoi de plus naturel que marcher une demi-heure, ou se déplacer à vélo ? La Région encouragera la marche et le vélo comme activités physiques quotidiennes.

#### **Mesure 5.1 Dynamiser l'aménagement du territoire**

***Ajouter*** entre l'alinéa « Une gestion parcimonieuse de l'espace » et « un renforcement du rôle de l'administration... » un sixième axe (nouvel aliéna) rédigé comme suit :

- L'introduction de mécanismes visant à assurer une adéquation du profil d'accessibilité des sites au profil de mobilité des activités dont on y envisage l'implantation, afin de réduire la demande de mobilité et ses coûts collectifs et privés.

#### **Mesure 5.4 Revitaliser les centres urbains**

Dans le texte général, ***insérer*** dans la dernière phrase : Cela passera notamment par une amélioration de la sécurité (y compris une offre de stationnement pour vélos sécurisée), par une politique du logement...

***Ajouter*** au deuxième aliéna de l'encadré (...) espaces publics conviviaux (places, squares, parcs,...) tout en intégrant les modes de déplacements doux (rollers, vélo, piétons).

#### **Mesure 5.6 Gérer durablement la mobilité**

A la définition de la mobilité durable proposée par le texte, nous préférons celle de l'OCDE :

« La mobilité durable est un système dans lequel les transports ne compromettent pas la santé publique ni les écosystèmes et répondent aux besoins d'accès dans des conditions qui n'entraînent pas :

- une surconsommation des ressources renouvelables par rapport à leur vitesse de régénération et
- une surconsommation de ressources non renouvelables par rapport au rythme de développement des produits renouvelables de remplacement. »

Se contenter de prendre acte passivement du lien automatique entre croissance économique et mobilité, pour tenter de répartir au mieux cette croissance au bénéfice « du rail, des voies navigables ou des transports en commun » (absence remarquée du

vélo) est à la fois réducteur (certaines activités peuvent prospérer sans augmenter la mobilité qu'elles induisent, voire en en réduisant la charge globale) et démobilisateur (qui va dès lors gaspiller son énergie à tenter d'infléchir cette tendance ?). Pour nous, deux objectifs majeurs doivent être affirmés en matière de mobilité dans le « Contrat » pour « gérer durablement la mobilité », et **nous proposons** dès lors de les faire figurer dans le Contrat d'Avenir juste après la définition de la mobilité durable proposée par l'OCDE :

Concrètement, s'orienter vers une mobilité durable demande passe par deux actions :

- la maîtrise de la demande de mobilité,
- et l'encouragement au transfert modal vers les modes durables.

Enfin, limiter l'action en faveur du vélo à l'amélioration de l'intermodalité, politique nécessaire, est notoirement insuffisant.

Pour promouvoir efficacement l'utilisation du vélo, nous proposons dès lors les **compléments suivants** :

Le vélo est un mode de déplacement de proximité qui a un remarquable potentiel, puisque la majorité des déplacements des Wallons ne dépasse pas la distance de 4km. Après 40 années d'oubli systématique des besoins des cyclistes, des efforts – trop souvent dispersés – sont à nouveau accomplis depuis une dizaine d'années. La Région poursuit l'objectif d'arriver à **10% des déplacements réalisés à vélo en 2010**. L'objectif est ambitieux, et réclame à la fois une **coordination** efficace des efforts des différentes autorités publiques (travaux publics, mobilité et travaux subventionnés du côté de la Région ; communes ; sociétés de transport public) pour faire un bond qualitatif indispensable à fournir à toutes les catégories de cyclistes des conditions de circulation attractives et sûres, ainsi que **l'utilisation la plus efficiente de moyens financiers** limités.

Concrètement, la Région mettra en œuvre :

- La création, dans une optique de transversalité, d'un **comité interministériel « vélo »**, chargé d'élaborer un **programme d'action « objectif 2010 »**. Ce programme inclura la promotion de plans vélos communaux tout en veillant à leur parfaite complémentarité avec les plans vélo régionaux (Plans vélo des directions territoriales « routes » du MET et projets RAVEL, soutien des projets cyclables des communes via les Travaux communaux subventionnés). Les efforts seront faits là où le potentiel cycliste est le plus important de manière à fournir progressivement dans ces zones un **vrai maillage cyclable sans points de fractures**. La stratégie poursuivie se base sur **deux axes : l'extension de la pratique du vélo** pour ceux qui l'utilisent déjà, **puis l'extension du nombre d'usagers** de la bicyclette.
- Un **crédit annuel de 35 millions d'euros** est nécessaire<sup>1</sup>. Il s'agit d'une somme qui permet, en termes d'efficacité, d'obtenir un allègement de la pression automobile bien supérieur à l'investissement d'une somme équivalente dans des réalisations routières traditionnelles. Cette somme est destinée à la fois à financer des infrastructures, à la sensibilisation et à la formation.
- **Création d'une cellule « mobilité douce »** chargée, entre autres, d'impulser, de coordonner et de suivre les programmes d'action.

---

<sup>1</sup> À comparer aux crédits routiers du MET et des travaux subventionnés.

## Infrastructures

- Une attention toute particulière sera apportée à la suppression des « points noirs cyclistes », situations typiques où un itinéraire communal ou un RAVEL est interrompu par un carrefour complexe ou une traversée de route nationale, ce qui réduit beaucoup l'utilisation en sécurité d'itinéraires cyclables, et donc la rentabilité des efforts consentis. Résoudre ces points noirs est indispensable pour la continuité des itinéraires cyclable et leur utilisation par des cyclistes peu aguerris.
- D'ici 2010, 50% des itinéraires cyclables prévus dans les PCM doivent être réalisés. (Source : CAWA 2002)
- Une très large extension de zones 30 en milieu bâti sera réalisée ; cette vitesse est favorable à l'habitabilité des lieux et à la sécurité des usagers, et rend le plus souvent superflus des aménagements cyclables spécifiques. L'expérience montre que la quasi généralisation des zones 30 est très favorable à la progression du vélo.
- La concrétisation de l'utilisation par les cyclistes des sites propres d'autobus et leur aménagement en conséquence sera réalisée
- Le réseau RAVEL existant sera entretenu (et certains tronçons dégradés réhabilités). Ses extensions seront réalisées en priorité en milieu urbanisé dans une optique privilégiant son usage quotidien.
- Ailleurs, un « pré-RAVEL » au revêtement moins cher pourra être réalisé. Des déviations par itinéraires sécurisés seront organisées en cas de développement portuaire ou urbanistique sur le RAVEL. L'utilisation exclusive des chemins de remembrement par les agriculteurs et la circulation lente, et leur balisage permettront de compléter le maillage en milieu rural.
- Une signalisation et un balisage uniformisés et très lisibles des itinéraires cyclables, quel que soit le statut de la voirie utilisée, seront mis en place.
- Pour faciliter l'intermodalité, des emprises ferroviaires ou routières disponibles seront aménagées lorsque leur utilisation permet d'éviter des points difficiles et donc de faciliter l'accès en toute sécurité aux pôles intermodaux (exemple : couplage d'une piste avec un pont autoroutier pour franchir un obstacle, ou réalisation d'une piste le long d'une voie ferrée).

## Promotion, sensibilisation, formation et éducation au vélo

À eux seuls, les efforts en matière d'infrastructure ne produiront guère d'effets sans le soutien de mesures de sensibilisation et de formation. La Région mènera ou soutiendra des actions complémentaires, comme :

- La généralisation du brevet vélo à passer en fin de cycle primaire
- L'extension des Plans de Déplacements scolaires et l'amélioration de l'accessibilité cyclable des écoles ainsi que du stationnement des vélos à l'école.
- Le développement de l'éducation au vélo en milieu scolaire et extra-scolaire
- Des campagnes spécifiques vers des publics cibles (déplacements domicile-travail, vers les commerces, vers l'école, vélo-tourisme)
- L'approfondissement des formations « vélo » dans le cursus des CeM, et désignation au sein du réseau d'un spécialiste vélo.
- La création d'un module de vélo-école dans le cadre du permis de conduire de manière à sensibiliser les futurs automobilistes aux conditions de circulation du cycliste.
- L'organisation de manifestations régionales de promotion du vélo (« printemps du vélo », par exemple) et soutien aux initiatives communales en ce sens.

- L'octroi d'une indemnité kilométrique de 0,25 €/km aux agents de la Région et de la Communauté qui se rendent à vélo au travail.
- La publication de cartes des itinéraires cyclables et des aménagements.

## **Intermodalité**

Le Projet de Contrat d'avenir évoque en ce domaine l'amélioration du stationnement aux abords des gares (pour tous les modes, et donc sans accent spécifique sur le vélo) et l'élargissement des possibilités de transport de vélos dans les trains et les TEC (Il serait donc déjà possible de transporter un vélo dans le bus ???). Il nous paraît utile de préciser ces points et de les **compléter** :

- À court terme, une offre suffisante de stationnement vélo aux 40 gares principales de Wallonie (5000 arceaux ; dans les plus grandes gares, consignes gardées, consignes automatiques)
- Extension du réseau de gares wallonnes où la location de vélos est possible, y compris au départ de gares urbaines. Développement de services vélo complets dans les gares principales.
- Transport gratuit des vélos dans les trains et sur certaines lignes de bus hors heures de pointe, et amélioration de l'accessibilité des quais (goulottes, ascenseurs assez vastes,...).
- Mise à disposition d'information complète sur l'accessibilité « vélo » sur les sites internet et dans les brochures des sociétés de transport public.
- Évaluation et extension / réorientation de l'expérience pilote d'installation de stationnements vélos sécurisés aux abords d'arrêts TEC.
- Sensibilisation des chauffeurs de bus à la coexistence avec les cyclistes et au partage de la voirie avec les autres usagers, entre autre lors du partage de sites propres, dans les SUL,...
- Les commandes de nouveau matériel roulant (bus et trams) doivent prévoir le transport de vélo. L'adaptation, selon le type de bus en exploitation, des véhicules pour le transport de vélo sera étudiée et réalisée.

### **Mesure 5.8.1 : Réduire les gaz à effets de serre**

**Compléter** l'alinéa : « sensibiliser et encourager les entreprises, les administrations et les citoyens wallons à réduire leur consommation d'énergie et à adopter une manière de produire les biens et services et de se déplacer moins génératrice de gaz à effet de serre.

**Introduire** dans l'encadré, entre l'alinéa « sensibiliser et encourager... » et l'alinéa « Promouvoir le gaz naturel » l'alinéa suivant :

- Promouvoir les modes de déplacement les moins polluants.

### **Mesure 5.8.3 L'utilisation rationnelle de l'énergie**

**Introduire :**

Le secteur des transports reste malheureusement le secteur où la progression des consommations est la plus forte et la plus préoccupante, malgré les progrès importants réalisés sur l'efficacité des moteurs. Réduire chaque fois que c'est possible la demande de

mobilité, et encourager le transfert modal de la mobilité motorisée vers les modes durables, dont le vélo, est essentiel pour maîtriser la demande d'énergie – quasi exclusivement pétrolière – dans le secteur du transport.

C'est pourquoi il convient de promouvoir une utilisation du sol qui incite au maximum le recours dans de bonnes conditions aux modes durables – marche, vélo, transport publics – via le recours à un mécanisme qui vise à faire coïncider le profil de mobilité d'une activité avec son profil d'accessibilité. Ne pas mettre des services qui génèrent beaucoup de déplacements d'employés et de visiteurs au milieu d'un parc industriel, par exemple. Un mécanisme de type « étude d'incidences sur la mobilité » sera mis en œuvre.

## Chapitre « Priorités »

### **4.2 Le Contrat d'Avenir renouvelé innove par sa méthodologie**

Les principes de gestion transversale décrite au point **4.2.1** (comités ministériels transversaux, et « task force » administrative) sont exactement le type de mécanisme à mettre en place pour réaliser le « Plan Vélo interministériel ».

Il faut **ajouter** aux plans stratégiques transversaux auxquels il est fait allusion sous le titre 4.2.2 Des moyens ciblés, le Plan Vélo interministériel, en s'assurant que les moyens financiers disponibles dans les différents directions (MET routes, MET voies hydrauliques, travaux subventionnés) et pararégionaux (SRWT,...) sont effectivement utilisés en lieu et heure prévus et dans le respect du plan, c'est à dire dans une optique de synergie et non de chacun pour soi.

## Chapitre « Bonne gouvernance »

### **5.2 Des principes de bonne gouvernance**

#### **1. Plus de collégialité**

**Ajouter :**

Le « Plan Vélo interministériel » en est une bonne illustration.

#### **8. La modernisation de l'administration**

**Ajouter :**

Le « cavalier seul » parfois observé au sein de directions territoriales de l'administration sera évité afin d'assurer l'insertion des efforts de chacun dans des politiques décidées au niveau régional, comme par exemple dans le « Plan Vélo interministériel ».

## Chapitre « Concrétisons des partenariats »

### **6.11 Pour accroître la mobilité**

Outre le fait que deux des trois mesures citées ne concourent en rien à davantage de mobilité (à moins que poser des murs antibruit n'augmente la mobilité ??), l'objectif

même d'accroître la mobilité est fallacieux. Ce n'est pas de plus de mobilité que la Wallonie a besoin, mais d'une meilleure accessibilité à son territoire, tout en augmentant la part des modes durables.

Nous proposons dès lors de **ré-intituler** cette mesure comme suit, **et de la compléter** :

#### **6.11 Pour une réorientation de la mobilité et la réduction de ses nuisances**

**Ajouter** après le premier alinéa :

Dans l'esprit du « Pacte associatif », singulièrement du « dialogue systématique pour l'élaboration et l'évaluation des politiques », les associations représentatives des cyclistes seront associées à la définition, au suivi de la mise en œuvre et à l'évaluation du « Plan vélo interministériel ». Dans le respect du décret sur la Mobilité locale, les associations représentatives des cyclistes seront évidemment également étroitement associées à l'étude et au suivi des Plans communaux de mobilité et des Plans urbains de mobilité.

./.