

Les besoins en mobilité

2. Comment éviter le « tout à la voiture » dans le transport routier ?

Nos constatations :

- On ne met pas assez en évidence les **courtes distances** pratiquées pour une grande partie des déplacements des citoyens, et pour lesquels les modes actifs représentent une excellente alternative au 'tout à la voiture' en Wallonie : 50% des déplacements font moins de 5 km et pourraient se faire, par exemple, à vélo.
- Les **modes actifs** sont une manière particulièrement efficace de réduire nos émissions de GES, mais aussi d'améliorer la qualité de l'air, tout cela à un **faible coût**.
- L'offre d'infrastructure actuelle pour les modes actifs est insuffisante, et souvent trop **fragmentée** et **mal entretenue**, ce qui entraîne une part modale très faible du vélo et de la marche dans l'ensemble des déplacements en Wallonie.
- Les **vélos électriques** offrent des perspectives nouvelles en matière de déplacements domicile – travail en RW. Ce mode de transport est en plein décollage et pourrait bénéficier du soutien des autorités publiques pour véritablement s'imposer comme une alternative à la voiture en Région wallonne.
- La manière dont le **territoire** est morcelé a des conséquences négatives sur la mobilité.
- Peu de gens connaissent le **coût réel** de l'utilisation de leur voiture (en y ajoutant les coûts de la congestion, à la sécurité sociale par manque d'activité physique, pollution etc.)
- Un des leviers les plus efficace est d'agir sur la **disponibilité des places de stationnement** destinées aux voitures. Si l'on est pas certain d'avoir une place de parking à destination, on commence à réfléchir au mode de transport que l'on va utiliser.

De manière générale, nous recommandons au Gouvernement wallon :

- De se doter **d'objectifs chiffrés clairs** avec des échelons intermédiaires en termes de part modale du vélo, de trajets courts à vélo, de l'utilisation de transports en commun, etc. Et de faire figurer ces objectifs dans les prochains plans air climat énergie et autres plans de grande envergure comme les plans infrastructures, et d'en assurer le suivi régulier via des indicateurs.
- Une meilleure **consultation** des parties prenantes comme les associations cyclistes, les associations de navetteurs, les responsables des transports en commun, la police etc.
- Une meilleure **coordination interne** entre les différentes directions et agences de l'administration.
- De cesser de considérer les infrastructures cyclables comme des **coûts** plutôt que comme des **investissements**, en raison des importants bénéfices en termes sanitaires et de lutte contre les changements climatiques
- D'intégrer les aménagements cyclo-piétons réellement **dans tous les chantiers routiers**
- D'agir sur l'aménagement du territoire via le **regroupement territorial** mais aussi la prise en compte des impacts en termes de mobilité pour tous les projets d'envergure.
- D'inclure dans le plan énergie-climat la concrétisation du **Plan Wallonie Cyclable** revu et amélioré (ne pas redévelopper ici toutes les mesures vélo, il y a déjà un plan !)

De manière spécifique, nous recommandons :

- De développer en Wallonie un véritable **réseau cyclable** :
 - En imposant à chaque commune wallonne de réaliser son plan de déplacements mode actif (à pied et à vélo) sur des bases solides comme les audits ByPad (réalisés par de nombreuses communes bruxelloises et qui impliquent une concertation avec toutes les parties prenantes)
 - En **subsidiant** les aménagements nécessaires à la concrétisation de ce réseau
 - En assurant le développement de **pistes cyclables** de qualité, au minimum marquées en agglomération et séparées sur les routes régionales hors agglomération
 - En développant des **itinéraires rapides** à proximité des voies de chemin de fer.
 - En profitant des **chantiers** déjà prévus pour réaliser les aménagements
- De profiter de la **réforme fiscale** en cours, pour entreprendre une véritable révolution de la mobilité qui soit compatible avec les objectifs de réductions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050 inclus dans le décret climat et qui puisse améliorer significativement la qualité de l'air. Cette réforme devrait favoriser :
 - La **taxation** ou l'interdiction des véhicules thermiques sur base de leurs émissions de tous les polluants. Favoriser les véhicules électriques tout en veillant à diminuer le nombre de voitures.
 - La **réduction d'impôts** pour les motocyclettes et vélos électriques, en ce compris les speed pedelecs.
 - Rendre l'**indemnité vélo obligatoire** pour toutes les personnes venant travailler à vélo, y compris les speed pedelecs (vélos électriques ≤ 45 km/h).
 - De **taxer les surfaces de parkings** gratuites : avec une augmentation proportionnelle au nombre de m².
- De créer des **zones de basses émissions/zéro émission** et des zones de rencontres dans les noyaux urbains importants.
- De généraliser les **zones 30 en agglomération**, afin de sécuriser les déplacements à pied et à vélo.
- De **limiter le nombre de places de parking** en voirie et de limiter à une seule place de parking par appartement les constructions ou rénovation d'immeubles à appartements.
- De créer comme à Bruxelles une obligation pour toutes les entreprises de plus de 100 salariés de se doter d'un **plan de transport durable**

3. Comment rendre l'usage du vélo plus attractif et/ou l'inciter pour les courts déplacements ?

Toutes ces mesures pour le vélo se trouvent, ou devraient se trouver, dans un **Plan Wallonie Cyclable 3.0** revu et amélioré (en consultant les associations d'usagers !). Le Plan Energie-Climat devrait s'y référer, pour ne pas dupliquer un catalogue de mesures à mettre en œuvre.

Infrastructure

- Mettre en place des **aménagements sécurisés et de qualité** réalisés en concertation des usagers cyclistes qui connaissent le terrain et basés sur les recommandations du SPW reprise dans le "Guide de bonnes pratiques pour les aménagements cyclables", sur toute nouvelle route et sur toute route réaménagée

- Mettre en place une **signalétique adéquate** qui permette de signaler aux personnes à vélo les itinéraires rapides et sécurisés pour se rendre à destination. Par exemple, à la sortie des RAVeLs, indiquer les commodités les plus proches (ex: poste, magasin,...)
- Rendre obligatoire l'installation de panneaux qui permettent aux cyclistes de **tourner à droite au feu rouge**, et ceux qui permettent de prendre les **sens uniques** à contre-sens, car cela facilite grandement la circulation des cyclistes en milieu urbanisé.
- Permettre aux cyclistes de stationner leur vélo de manière sécurisée pour une courte, moyenne et/ou longue durée via :
 - *Des subsides régionaux pour des **box vélos** dans les villes (expérience de la RBC)*
 - *L'obligation de création de **locaux sécurisés** pour les vélos et poussettes dans tous les nouveaux immeubles à appartements/bureaux ou transformation lourde.*
 - *Des parkings vélo sécurisés auprès des **cinémas, théâtres, musées...***
 - *Sur terrain privé, agir auprès des **commerces**, pour les inciter à aménager des facilités pour leur clientèle venant en vélo*
- Généralisation des **points-nœuds**, avec une seule carte pour la Région wallonne (ex : le site existant en Région flamande <http://www.fietsnet.be/routeplanner/default.aspx>), utilisant Google maps et permettant d'exporter des données GPS.

Multimodalité

- Systématiser les aménagements de **voies mixtes bus/vélos** dans les agglomérations.
- Encourager le transport du vélo dans les **trains** (tarifs adaptés), mais aussi dans les **bus** et les **trams** (futur tram de Liège notamment)
- Installer des **parkings vélos sécurisés** en suffisance dans les **gares** et à proximité des arrêts de transport en commun importants
- Développer les services de **location de vélos dans les gares de destination** (type blue bikes) en particulier dans les gares qui sont peu desservies en transport en commun les weekends. Les premières études sur le sujet montrent des résultats encourageants : <http://www.gracq.org/actualites-du-velo/velos-partages-pour-le-last-mile>
- Généraliser dans toutes les grandes villes les systèmes de **vélos partagés** comme Li Bia Vélo à Namur ou Share-a-bike à Mons

Sensibilisation / Communication

- Entreprises
 - Inciter les générateurs de flux (employeurs, écoles, commerces) à être plus dynamiques en matière de **promotion et d'information de l'utilisation des modes doux**
 - Promouvoir auprès des citoyens la possibilité de demander une **indemnité vélo** auprès de leur employeur.
- **Education** au vélo et à la sécurité routière
 - Dans les écoles **primaires** avec les référents formés à l'Education à la mobilité et à la sécurité routière (EMSR) par établissement scolaire
 - Travail sur la culture vélo dans le **secondaire**.
 - Prêts de vélo dans les **universités** (comme c'est le cas à l'ULB)
 - La sensibilisation lors du **permis B** aux nouveautés du code de la route : zones de rencontre, panneaux B22 et B23, priorités dans et à la sortie des SULs...
- Encourager la mise en place de **brigades de policiers à vélo** dans certaines grandes villes, sensibilisation et verbalisation des comportements dangereux (non respect de la

distance latérale de sécurité, stationnement sur les bandes de bus, trottoirs et infrastructures cyclables)

- Encourager les wallons à se mettre en selle (ex : projet bike to work) ou via un système d'**essai de vélos électriques** :
 - <http://jetestelectrique.be>
 - <http://www.provelo.org/fr/pack4bike>
- Mener des **campagnes de sécurité routière** axées sur le respect des infrastructures cyclistes ou piétonnes, des bandes de circulation dédiées aux transports en commun, des distances de dépassements, de l'évolution du code de la route (SUL, panneaux B22, B23), du respect de la vitesse.
- Prêter attention à la question du **genre** dans la sensibilisation

6. Quels modèles alternatifs méritent d'être mis en avant ou mériteraient d'être généralisés ?

- **Rééquilibrage de l'occupation de l'espace public** dans un objectif d'apaisement de quartiers permettant de recréer un rôle "social" à la rue. Il redeviendrait alors plus attractif pour la classe moyenne de revenir habiter en ville (surtout pour villes de taille moyenne comme par exemple Mons).
- **Rééquilibrer la fiscalité** en rendant moins attractifs les modes polluants et plus faciles d'accès les modes alternatifs (comme le vélo électrique)
- Mettre en place une **véritable éducation à la mobilité** et à la sécurité routière dans les écoles et tout au long de la vie. À l'heure actuelle l'éducation à la mobilité (incluant le vélo) en milieu scolaire relève d'initiatives isolées et aucun continuum pédagogique n'est assuré depuis la maternelle jusqu'au secondaire supérieur.
- S'inspirer en partie de ce qui se fait dans d'autres **états membres** de l'Union européenne (Finlande, Danemark, France ou encore les Pays-Bas) ou dans les deux autres **régions** du pays, tout en étant tout à fait réalisables chez nous.

L'usage des technologies de l'information et de la communication (TIC)

7. Qu'attendez-vous des TIC dans l'amélioration des flux de transport ?

Les TIC permettent d'ores et déjà de développer des réseaux de transport intelligents et connectés. Le **vélo** doit être intégré dans ces initiatives qu'elles soient développées par la Région wallonne ou non. Plus spécifiquement, cela passe par :

- Les **planificateurs d'itinéraires** (exemple Citymapper, Google maps etc.) qui sont des outils intéressants car ils permettent de déterminer rapidement le moyen de transport le plus pertinent pour un trajet donné. Ils pourraient cependant être améliorés, certains se limitant à afficher en premier résultat l'itinéraire "voiture", les autres moyens de transport n'étant obtenus qu'après sélection.
- Une meilleure gestion de la **disponibilité des parkings voitures** (jalonnement dynamique) notamment dans le cadre de la diminution de place de stationnement disponibles en voirie au profit des transports en commun, trottoirs et aménagements cyclables. Ceci afin de permettre une diminution du flux de circulation généré par la recherche de place de parking.
- Utilisation des TICs pour rendre les systèmes de **partage de vélo** plus efficaces grâce à la géolocalisation des vélos partagés (permet de se passer de stations fixes coûteuses).

- Définir une seule carte cyclable pour la Région wallonne (ex : le site existant en Région flamande <http://www.fietsnet.be/routeplanner/default.aspx>), qui permet en plus d'exporter des données GPS.
- Installation de **feux intelligents**, comme à Copenhague, pour faciliter les flux de déplacement des cyclistes : <http://solutions.sustainia.me/solutions/smart-traffic-signals-boost-cycling/>
- Révision de la **synchronisation des feux rouges** sur base d'une vitesse de déplacement de 30km/h ou 20km/h (onde verte) dans les villes.
- Développement d'une application permettant aux cyclistes et piétons de **signaler** les problèmes et les points noirs pour les cyclistes (ex : FixMyStreet à Bruxelles)

8. Quels sont, selon vous, les avantages de la mise en place de ce type de technologies ?

- **Optimisation** des infrastructures routières existantes existantes et meilleure **réactivité** dans la réparation des infrastructures
- **Comparaison** objective des temps de déplacement multimodaux en temps réel
- **Diminution** des temps de déplacement alternatif

9. Estimez-vous que la généralisation des TIC est une solution sûre et durable ?

Les TIC font partie intégrante de l'éventail de solutions à mettre en place pour encourager le recours aux vélos et aux transports en commun. Néanmoins, elles nécessitent une maintenance, des mises à jour régulières.

Par ailleurs, la **fracture numérique** subsistant, d'autres solutions conservent toutes leur pertinence comme la signalétique au moyen de panneaux pour les itinéraires cyclables ou encore l'information en temps réels aux arrêts de bus ou de tram.

Le fret

16. Comment améliorer le transfert modal dans le secteur logistique ?

- Promouvoir l'utilisation de **vélo cargos** (voir bonnes pratiques à Bruxelles, mais aussi aux Pays-Bas). Ils peuvent remplacer 25% des livraisons en milieu urbain.
- Le transport fluvial et ferroviaire constituent également des alternatives à favoriser

17. Quels investissements seraient nécessaires pour rendre ce transfert attractif ?

- **Déductions fiscales** pour les vélo-cargos
- **Soutenir financièrement** les PME qui souhaitent se lancer dans le transport de biens par vélo-cargo

L'effet rebond

21. Comment imagineriez-vous un système de transport durable en cas de forte réduction ou d'interdiction de la commercialisation de véhicules thermiques ?

- Des **réseaux de mobilité alternative** performants :
 - Des infrastructures cyclables alternatives de bonne qualité, sécurisées, permettant de mettre tout type de population en selle et reliant les principales agglomérations wallonnes.
 - Des infrastructures plus développées pour les transports en commun (investissements dans le rail, bandes bus dédiées ou sites propres pour les trams)
- Forte augmentation du transport logistique par vélo cargo, voies ferroviaires et fluviales
- Recours massif à **la mobilité électrique** :
 - Recours aux **vélos électriques** afin d'encourager le vélo sur de + longues distances
 - Une flotte de transport en commun plus propre : notamment avec des objectifs de **flotte hybride** ou électrique pour le groupe TEC
 - Une offre de **taxis** sur base de voitures électriques
 - Développement d'une flotte de **voitures électriques partagées** (ex : Cambio)
 - Utilisation de voitures électriques alimentées uniquement par des sources d'énergies renouvelables. Toutefois, pour être une solution viable, le nombre de voitures par famille devra significativement diminuer.
- Une **concentration de l'habitat**