Audit de politique cyclable

Commune de Doische

Avril 2022

ICEDD
INSTITUT DE CONSEIL ET D'ÉTUDES EN DÉVELOPPEMENT DURABLE

COMMUNE DE DOISCHE

Pour le compte de :

Wallonie service public SPW

Wallonie Cyclable

Audit de politique cyclable de Doische

Contexte et processus d’audit

ICEDD

Contexte

La circulaire relative à l'appel à projets « Communes pilotes Wallonie cyclable », lancé au mois de septembre 2020 par le Service Public de Wallonie (SPW), stipule que les villes et communes lauréates doivent réaliser un audit de leur politique cyclable, via un organisme spécialisé.

Enjeu : garantir la coordination et tendre au consensus entre toutes les parties prenantes, à savoir les responsables politiques, les services administratifs et techniques et, bien entendu, les usagers au sens large… usagers au profit desquels la politique cyclable est pensée et mise en œuvre.

Le rôle de l'audit est de passer l'ensemble de la politique communale au crible des enjeux de la mobilité cyclable, d'interroger tous les domaines d'action de la commune en lien avec la thématique pour :

- d'une part, évaluer le niveau de développement de la politique cyclable communale et en identifier les forces et les faiblesses ;
- d'autre part, identifier des pistes de développement, dégager des propositions d'action sur lesquelles la commune s'engagera à travailler.

Processus

La mission ne vise pas à « sous-traiter » l'élaboration d'un plan cyclable détaillé, mais bien de faire appel au consultant pour **accompagner un processus d'audit, local et participatif**. Le cahier des charges insiste sur ce principe de co-construction. Rôles clés :

- **Animer le processus d'audit**
- Apporter sa **vision** sur la situation actuelle et les priorités
- Donner des **conseils** méthodologiques et renvoyer aux sources existantes.

Thématiques

Besoins des cyclistes

Coordination

Financement

Promotion, services

Réseau cyclable

Stationnement

Evaluation

Audit de politique cyclable de Doische

Évaluation concertée

ICEDD

1. La demande du cycliste - Constats

✓

- La Commission Locale de Développement Rural est un outil de participation qui permet d'échanger sur certaines thématiques liées au vélo pour autant qu'elles aient un lien avec le Plan Communal de Développement Rural : certains aménagements de sentiers et voiries par exemple
- De manière générale, la taille limitée de la commune entraîne une forte proximité entre élus et citoyens et les citoyens interpellent directement des élus (souvent même en dehors des compétences attribuées) pour signaler leurs doléances.
- L'outil de signalement de problème « Fix my street » est en test au sein des services avant de le rendre accessible au public.

✗

- Il n'y a pas de réunions structurelles consacrées au vélo (régularité, acteurs, ODJ partagé,…).
- Il n'y a pas de CCATM.
- Il n'y a pas de procédure face à un signalement de problème.

1. La demande du cycliste - Evaluation

1	Les cyclistes ne disposent pas de cadre pour communiquer leurs besoins
2	Les cyclistes qui se manifestent sont entendus, leurs demandes sont collectées et relayées aux élus, un feed-back est donné
3	Les cyclistes sont consultés lors de réunions régulières, les principales demandes d'aménagements et de stationnement sont analysées
4	Les cyclistes sont toujours impliqués dans le processus de décision, dès le début de la réflexion, sur toutes les thématiques (réseau, projets de voirie ou immobilier, stationnement, balisage, promotion, etc). Leurs demandes sont analysées, hiérarchisées dans un plan d'action, une cartographie des besoins est élaborée et mise à jour en ce compris pour les tronçons ne faisant pas l'objet de demande (anticipation des cyclistes potentiels).

2. La coordination - Constats

✓

- La commune dispose du Plan Communal de Développement Rural pour développer une stratégie en matière d'aménagement du territoire et de mobilité.
- Le faible effectif de l'administration génère un niveau élevé d'implication du Collège, tant au niveau de la priorisation des interventions que dans le suivi opérationnel.
- Les échanges avec le SPW sont bons.
- La commune bénéficie de l'opérateur Mobilesem qui coordonne des actions en matière de mobilité sur son territoire.

✗

- Il n'y a pas encore de Cem à l'heure actuelle.
- La réalisation d'un Plan Communal de Mobilité, prévu au PCDR, n'est plus à l'ordre du jour faute d'administratifs en mesure de suivre le dossier.
- La coopération avec le SPW-Infrastructure&Mobilité est lente (faute de moyens financiers et humains) et les projets tardent à se concrétiser sur le terrain.

2. La coordination - Evaluation

1	La vision et les objectifs ne sont pas entièrement partagés par les acteurs, la coordination se fait de manière sporadique
2	La vision et les objectifs sont définis, quelques personnes accomplissent un travail de pionnier
3	Le vélo est un thème important, la coordination entre acteurs progresse par le biais de projets concrets
4	La commune se distingue en plaçant le vélo comme thème central, la coopération avec les différents acteurs est fluide, permettant d'avancer dans la réalisation d'objectifs ciblés. Tous les secteurs sont impliqués (éducation, santé, loisir, environnement, etc.). Les acteurs sont formés.

3. Moyens financiers - Constats

✓
- La Fondation rurale de Wallonie effectue une veille concernant les appels à projets régionaux qui pourraient être mobilisés pour mettre en œuvre des fiches du PCDR, en ce compris les projets d'aménagements en faveur de la mobilité active. Ces fiches étant déjà partiellement opérationnelles, elles permettent de construire rapidement les dossiers.
- La commune co-finance l'asbl Mobilesem.

✗
- Il n'y a pas de plan de financement sur fonds propres de la politique vélo
- Les moyens, quelles que soient leur origine, restent faibles au regard des standards (VG: > 50 euro/hab/an…)

3. Moyens financiers - Evaluation

1	Quelques dépenses, quelques marquages ponctuels ont été financés (bandes suggérées, SUL)
2	Pas de budget vélo, quelques aménagements de qualité par opportunités de chantiers de voirie
3	Stratégie de financement extérieur (routes régionales, appels à projets) et compléments communaux systématiques
4	Budget communal vélo pérenne, indépendamment de la part communale sur les projets subsidiés et investissements

4. Promotion & éducation - Constats

✓

- Le Plan de Cohésion Sociale fédère plusieurs initiatives en matière de pratique du vélo (formation, Repair Café,…).
- Les élèves sont formés dans le cadre du programme d'Éducation à la Mobilité et à la Sécurité Routière par la Police.
- Un permis vélo est organisé par l'asbl Mobilesem à l'attention des enfants de 10 à 15 ans (ouvert aux enfants à besoins spécifiques) sous la forme de 4 demi-journées en extra-scolaire.
- Il existe une prime de 50€ à l'achat d'un vélo électrique.
- Le vélo fait l'objet d'une promotion dans le cadre d'une pratique de loisirs.

✗

- Aucune visibilité de la thématique mobilité sur le site web.
- Les initiatives sont peu ou mal communiquées (prime, événement,…) et manquent d'une vision coordonnée.
- La formation des enfants n'implique pas une autonomisation dans la circulation.
- L'approche du vélo reste essentiellement « touristique ».

4. Promotion & éducation - Evaluation

1	Communication sur les aménagements uniquement, pas de communication globale et de formation
2	Campagnes et formation occasionnelles
3	Campagnes et formations ciblées en termes de publics et de temps (ex : campagnes systématiques à la semaine de la mobilité et formation vélo récurrente pour toutes les écoles)
4	Campagnes et formations vélo pour tous les groupes cibles (aînés, enfants, entreprises, etc.) et à long terme, avec des motivations attirantes pour les participants (prix, récompenses, etc.)

5. Réseau cyclable - Constats

✓
- Certaines liaisons sont déjà praticables.
- Le RAVeL existant constitue une ossature forte du futur réseau.
- Le réseau de voiries secondaires présente de faibles charges de trafic et les vitesses pratiquées semblent raisonnables.

✗
- Pas de vérification sur le terrain des liaisons praticables en mixité selon les conditions de la Sécurothèque du SPW.
- Les traversées de la N40 constituent des points noirs.
- Pas de balisage en dehors des rabattements proches du RAVeL.

5. Réseau cyclable - Evaluation

1	Zones 30 à proximité des écoles, SUL…mais aucune liaison finalisée. Seuls les cyclistes chevronnés circulent sur le territoire
2	Au moins une liaison qualitative a été mise en place. Le réseau est encore trop morcelé que pour observer un changement dans les pratiques
3	Les pôles principaux sont connectés par des liaisons attractives, la plupart des points noirs sont traités.
4	Il est plus aisé d'effectuer les déplacements à vélo que par d'autre biais (réseau cyclable dense, schémas de circulation dissuasifs pour la voiture, etc), les cyclistes débutants peuvent se mettre en selle facilement

6. Stationnement - Constats

✓

- Les écoles primaires sont équipées de stationnement (pince-roues).
- Les nouveaux aménagements multi-sports et aires de jeux sont équipés de stationnement.

✗

- Pas de stationnement au niveau de l'administration, de l'Office du Tourisme, du terrain de foot,…

6. Stationnement - Evaluation

1	Quelques arceaux vélos sur espace public
2	Arceaux vélos aux services de proximité, écoles, hall sportif... Locaux vélos dans les projets immobiliers.
3	Stationnement vélo fermé aux principaux pôles d'échange multimodaux (gares, arrêts bus structurants)
4	Tous les besoins sont couverts : boxes vélos riverains en milieu dense, parkings vélos fermés à destination des visiteurs (ex : boxes vélo aux pôles horeca)

7. Monitoring - Constats

✓

- /

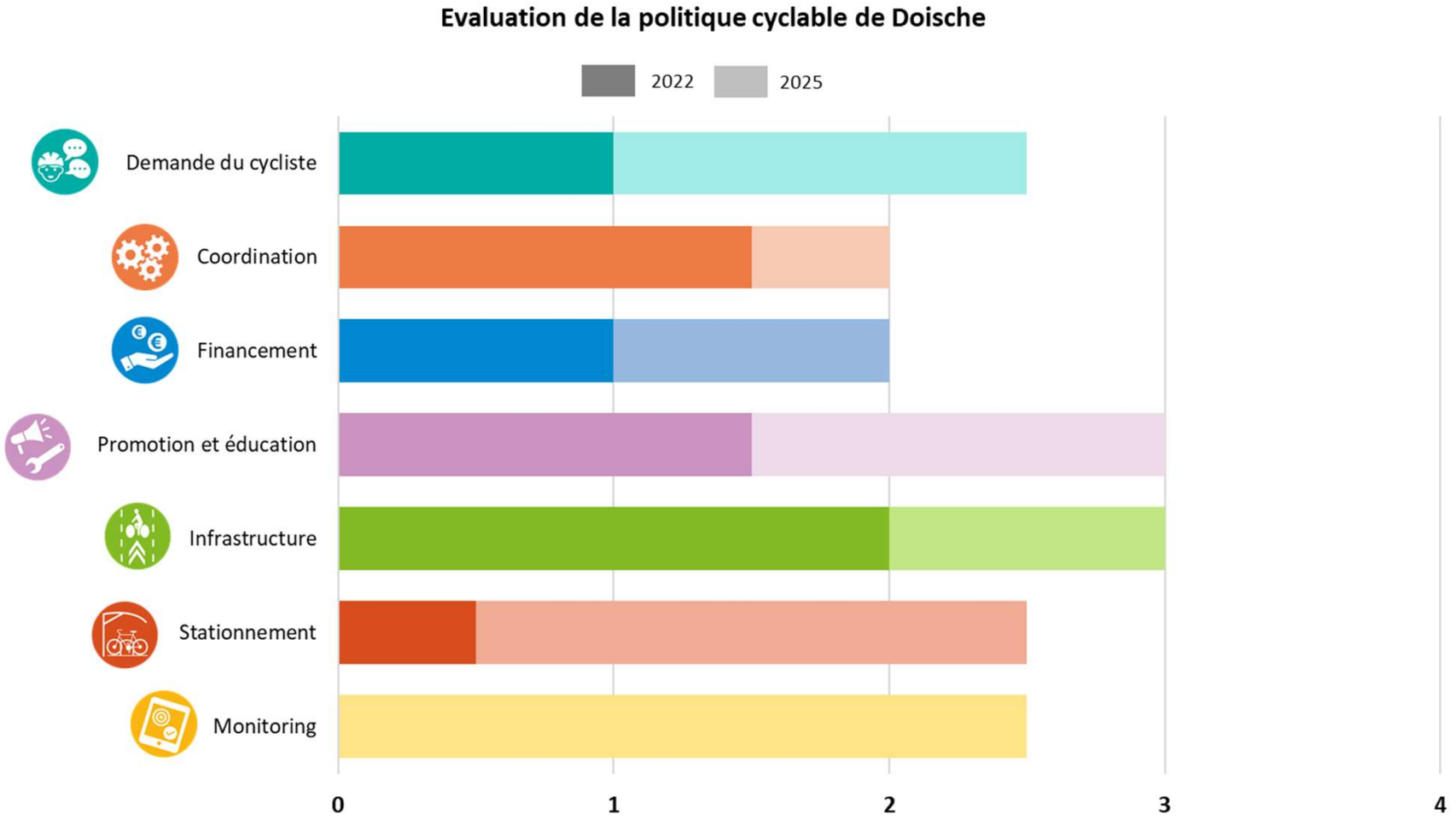
✗

- Pas de comptage
- Pas de vision sur les besoins du public

7. Monitoring - Evaluation

1	Pas de collecte de donnée sur la demande, uniquement sur l'offre (km d'aménagements, etc)
2	Collecte de données ponctuelles (taux de cyclistes dans les écoles et entreprises)
3	Comptages de cycliste réguliers (plusieurs fois par an)
4	Points de comptages permanents et automatiques (aussi pour cyclistes), enquêtes ménage avec analyses spéciales, évaluation périodique de la réussite et de l'adoption des plans d'action

Bilan et perspectives



Audit de politique cyclable de Doische

Les pistes d’actions pour poursuivre la politique vélo

ICEDD

L’élaboration d’un plan d’actions

Au vu de ces constats, qu’il s’agisse de forces ou de faiblesses de la politique cyclable locale, nous avons élaboré une série de pistes d’actions. Celles-ci initient la stratégie qui pourra être poursuivie par la commune afin de faire progresser la politique vélo selon les différentes thématiques abordées.

Si les fiches-actions se structurent généralement autour de 3 sous-titres (1. description et objectifs, 2. porteur et partenaires, 3. principales étapes de mise-en-œuvre), l’état actuel de la réflexion n’en est parfois qu’à ses prémisses. Ces pistes d’actions doivent être comprises comme de grandes orientations, méritant d’être approfondies et, le cas échéant, modifiées par les parties prenantes afin de les adapter à la réalité du territoire et aux nouvelles contraintes et opportunités qui ne manqueront pas d’apparaître.

Le plan d’actions est donc un processus itératif, basé sur une vision claire, mais néanmoins assez flexible pour intégrer de nouveaux éléments en cours de route.

Liste des pistes d'actions

Besoins des cyclistes

- Mettre en place un outil de signalement des problèmes
- Pérenniser et structurer le comité de suivi vélo

Coordination

- Élaborer un plan communal de mobilité et désigner un Conseiller en Mobilité

Financement

- Diversifier et augmenter le financement

Promotion et services

- Informer sur l'existant
- Impliquer les écoles
- Former les élèves
- Promouvoir le test de vélos électriques
- Offrir un kit de démarrage aux cyclistes
- Promouvoir le vélo au sein de l'Administration

Réseau cyclable

- Concevoir et mettre en œuvre un réseau entre pôles
- Évaluer le potentiel des voiries agricoles en tant que chemins réservés.
- Mesurer les vitesses et charges de trafic
- Développer la signalisation sur les liaisons

Stationnement

- Poursuivre le placement de stationnement vélo à proximité des services
- Placer du stationnement vélo à proximité des arrêts de transport public

Evaluation

- Réaliser des enquêtes population
- Créer un observatoire vélo

Audit de politique cyclable de Doische

La demande du cycliste

ICEDD

1.1. Mettre en place un outil de signalement des problèmes

Description et objectifs

L'outil de signalement de problèmes « Fixmystreet » a été testé au sein de l'administration. Il convient maintenant de le mettre en application à l'échelle des citoyens de la communae. Cette application, développée par l'asbl Be WaPP, est destinée à signaler tous les problèmes rencontrés dans l'espace public wallon et ainsi participer à l'amélioration du cadre de vie. Les habitants sont tous invités à émettre des signalements de natures diverses (déchets, mobilité…). L'objectif étant de centraliser les problèmes et de pouvoir agir en conséquence.

Porteur et partenaires

- Commune
- asbl Be Wapp
- Autres communes (utilisant déjà l'application)

Principales étapes de mise en œuvre

- Valider politiquement le recours à l'outil de signalement de problème.
- Rendre l'application opérationnelle sur le territoire
- Communiquer envers la population sur l'objectif de l'outil et son fonctionnement
- Établir un processus de suivi des signalements en intégrant la distinction entre voirie communale et régionale.
- Donner suite aux demandes à court ou moyen terme en fonction de la nature des signalements
- Faire une évaluation au bout de 6 mois d'utilisation

1.1. Mettre en place un outil de signalement des problèmes

Exemples

FixMyStreet · Wallonie
Signalez les problèmes dans l'espace public

Type de signalement

Tous les types	Animal
Tous les types	Eclairage
Dépôts clandestins	Fontaine
Poubelle publique	Revêtement
Poubelle domestique	Taque
Rigole, canalisation ou avaloir	Plantation
Bulle à verre	Autre
Bulle à textiles	Parking
Mobilier urbain/Panneau ou Poteau de signalisation/Edifice	Stationnement
Animal	Chantier

Références

Fixmystreet Wallonie
https://www.fixmystreetwallonie.be/accueil

Fixmystreet Bruxelles
https://fixmystreet.brussels/

Webinaire Wallonie Cyclable du 28/05/2021 – Exposé d'Alban Bouvy, Chef de Projets chez Be WaPP asbl
http://mobilite.wallonie.be/home/politiques-de-mobilite/wallonie-cyclable/les-communes-pilotes/webinaire-28-mai-2021.html

1.2. Pérenniser et structurer le comité de suivi vélo

Description et objectifs

Le comité de suivi vélo tel qu'il a été constitué dans le cadre du PIWACY pourrait prendre une forme plus pérenne. L'objectif est de créer un espace de dialogue et de co-construction entre les acteurs de la politique cyclable (administration et élus) et les usagers. L'efficacité de ce type de commission dépend largement de la bonne définition des modalités de la participation (consultation, concertation, co-construction,…), du cadre (fréquence, établissement de l'OdJ, PV,…) et de la présence des intervenants-clés.

Principales étapes de mise en œuvre

- Établir les objectifs et le cadre et assurer leur mise-en-oeuvre
- Communiquer régulièrement vers les membres sur l'état d'avancement des projets et réflexions

Porteur et partenaires

- Commune (services travaux et urbanisme, Échevine de la mobilité …)
- GRACQ (?), CLDR, citoyens, police, école, TEC, SPW routes…

Audit de politique cyclable de Doische

La coordination de la politique cyclable

ICEDD

2.1. Élaborer un plan communal de mobilité et désigner un Conseiller en Mobilité

Description et objectifs

La commune pourrait se doter d'un Conseiller en Mobilité (à recruter ou à former au sein des agents en poste) afin de développer une politique de mobilité (accompagnement d'un processus d'élaboration du Plan Communal de Mobilité, mise en œuvre des mesures en faveur de la mobilité,…). Envisager ce poste en partage avec une·des commune·s voisine·s?

Porteur et partenaires

- Commune
- Communes voisines
- SPW

Audit de politique cyclable de Doische

Les moyens humains et financiers

ICEDD

3.1. Diversifier et augmenter le financement

Description et objectifs

Le financement de la politique vélo est la somme des initiatives menées par les différents niveaux de pouvoir (communes, provinces et régions) sur toutes les thématiques (aménagements, formations, promotion,…).
Les territoires qui enregistrent des effets de transfert modal important consacrent en moyenne plus de 40 euro/habitant/an au vélo en phase de démarrage. Même les territoires ayant déjà réalisé l'essentiel de leurs investissements il y a plusieurs décennies continuent à investir massivement (Flandre : > 30-45€/hab./an; Pays-Bas : 33€/hab./an) Les fonds propres sont bien entendu le levier de financement le plus direct à défaut d'être le plus conséquent. Certains financements peuvent par ailleurs être mobilisés avec un double objectif qui bénéficiera à la marge aux cyclistes mais facilitera leurs déplacements (ex: voirie agricole, charges d'urbanisme, POLLEC…)

Porteur et partenaires

- Commune
- SPW

Références

- Financement voiries agricoles
  https://agriculture.wallonie.be/voiries-agricoles
- Appel POLLEC
  https://old.spi.be/fr/news/view/1678/lappel-a-projets-pollec-prolonge-!
- Guide « Le coût des politiques vélo
  https://www.villes-cyclables.org/mediacenter/uploads/guide-le-cout-des-politiques-velo-(interactif).pdf?version=bcb5a18d

Audit de politique cyclable de Doische

La promotion et les services

ICEDD

4.1. Informer sur l'existant

Description et objectifs

L'étape de l'information est essentielle à la mise en œuvre d'une politique cyclable. L'objectif est de donner aux utilisateurs actuels et futurs les informations utiles à la pratique du vélo au sein du territoire. Les thématiques concernées sont diverses : réseau, stationnement, …

Porteur et partenaires

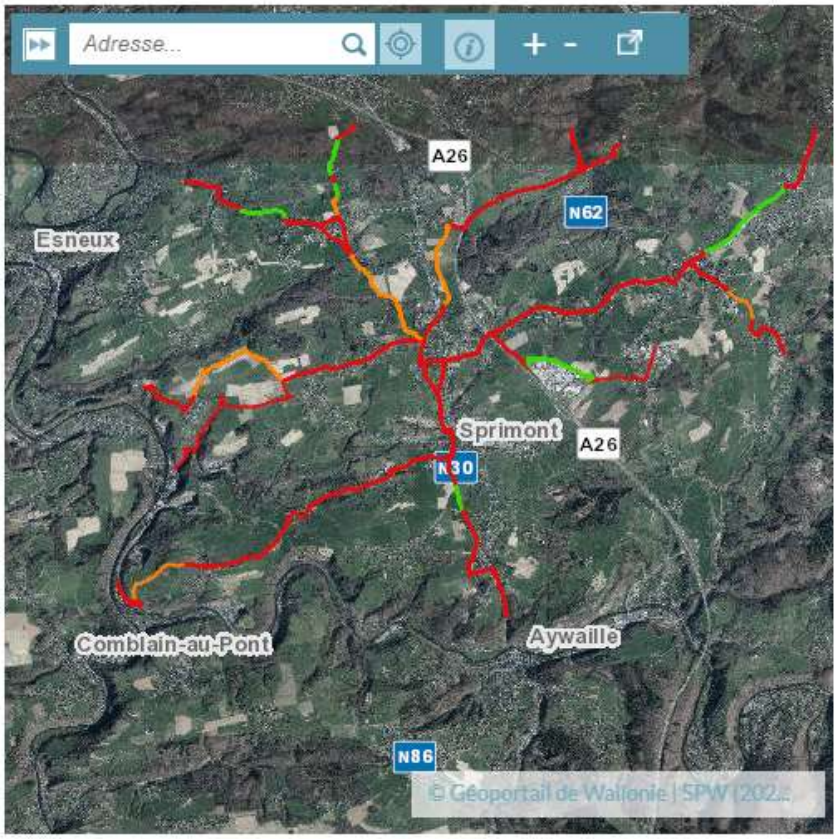
- Commune

Principales étapes de mise en œuvre

- Identifier les moyens de communication existants ou à développer : site internet, bulletin communal, toute-boite, Facebook, Twitter….
- Identifier les informations à partager (réseau actuel, stationnement vélo, code de la route pour les vélos, actions menées, projet en cours, …)
- Informer de manière claire et régulière et via différents canaux dans le but de toucher un large panel de la population

4.1. Informer sur l'existant

Exemples



4.2. Impliquer les écoles

Description et objectifs

Les jeunes sont un public-cible important pour permettre d'acquérir des habitudes de mobilité durable à long terme. Les écoles sont donc un acteur clé dans la promotion de l'utilisation du vélo. Le projet consiste à sensibiliser et impliquer les enseignants, élèves et parents pour initier et accompagner les actions en faveur du vélo.

Porteur et partenaire

- Commune
- MobilESEM, cellule EMSR du SPW, écoles (réseaux libre et officiel), asbl ProVelo, Empreintes…

Principales étapes de mise en œuvre

- Impliquer les écoles dans la réalisation d'un diagnostic de mobilité durable pour leur établissement (enquête, mesures mises en place…)
- Encourager la formation d'un référent EMSR (Education à la Mobilité et à la Sécurité Routière) au sein de chaque école de la commune
- Promouvoir la création d'un groupe de travail « mobilité » au sein des écoles volontaires, composé d'élèves, d'enseignants (et de parents)
- Sensibiliser et impliquer les parents dans les actions mises en place (accompagnement rangs vélo…)

4.2. Impliquer les écoles

Références

Cellule Education Mobilité et Sécurité Routière du SPW (EMSR)
http://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-etablissement-scolaire/education-mobilite-et-securite-routiere-emsr.html

Exemple du projet « Mobilité 2024 » à l'Institut de la Providence à Champion (Namur)
http://www.providencechampion.be/secondaire/59-infos-activites/covoiturage/78-covoiturage-a-champion

Action « Objectif vélos à l'école » de l'asbl ProVélo
https://www.provelo.org/fr/page/ecoles-objectif-velos

Source : providencechampion.be

4.3. Former les élèves

Description et objectifs

Le projet consiste à former les élèves de 5ème et 6ème primaires en leur faisant passer, dans leur école, le brevet du cycliste. L'objectif est de leur apprendre les bases de la conduite à vélo en sécurité et en autonomie dans un environnement immédiat (proche de l'école).

Porteur et partenaire

- Commune
- Ecole(s)
- ProVelo

Principales étapes de mise en œuvre

- Organiser une séance d'information à l'attention des écoles de la commune + lancer un appel à candidature des écoles
- Mettre ProVelo et les écoles en contact
- Organiser les journées de formation des élèves
- Organiser le passage du brevet du cycliste
- Evaluer/communiquer

4.3. Former les élèves

Exemples

www.unregardsurbeauvechain.be

www.ecolescommunales.marche.be

www.provelo.org

Références

ProVelo – Brevet du cycliste
https://www.provelo.org/fr/page/brevet_du_cycliste

4.4. Promouvoir le test de vélos électriques

Description et objectifs

Des vélos électriques pourraient être mis à disposition des citoyens pour de courtes périodes (entre 15 jours et 1 mois) à certains moments de l'année.

La communication pourrait être orientée autour de l'intérêt du vélo électrique en tant que « facilitateur » des distances et des pentes.

Les tests, pour éviter l'approche purement récréative et sensibiliser à la pratique du vélo dans le cadre des déplacements utilitaires, pourraient être couplés à une formation obligatoire à la conduite en conditions de circulation.

Porteur et partenaires

- Commune
- ProVelo pour la mise à disposition des vélos et l'organisation des formations (?)

Références

- Namur
  https://www.provelo.org/fr/page/testing-namur
- Tournai
  https://www.tournai.be/actualites/deux-mois-deux-roues-inscrivez-vous-2.html
- Ecaussines
  https://www.ecaussinnes.be/ma-commune/services-communaux/autres-services/mobilite/actualites/mobilite-projet-2-mois-2-roues

4.5. Offrir un kit de démarrage aux cyclistes

Description et objectifs

Les primes ont souvent l'avantage de bénéficier d'une forte popularité auprès du public. Reste à s'assurer qu'elles atteignent bien les objectifs d'une politique de mobilité utilitaire et qu'elles ne constituent pas une simple opportunité financière dans le cadre d'une pratique de loisirs.

L'offre d'un « kit de démarrage » permet d'éviter cet écueil du fait de sa composition (ex : chasuble, cadenas de qualité, sacoche, éclairage,…) et de sa condition d'octroi (participation à une séance de formation).

Porteur et partenaires

- Commune
- ProVelo ou MobilESEM

4.6. Promouvoir le vélo au sein de l'Administration

Description et objectifs

Le projet consiste à développer l'usage du vélo au sein de l'administration communale. L'objectif est d'inciter le personnel communal à utiliser davantage le vélo pour les déplacements quotidiens, qu'ils soient professionnels ou privés.

Porteur et partenaires

- Commune

Principales étapes de mise en œuvre

- Identifier les besoins en interne dans le cadre des déplacements professionnels (intérêt, type et nombre de vélos)
- Mettre des vélos à disposition des employés pour les déplacements professionnels (+ système de réservation des vélos du pool communal)
- Evaluer l'utilisation (nombre de réservations, montant des indemnités…) et la satisfaction des utilisateurs au bout de quelques mois et adapter
- Initier ou rappeler la prime pour les déplacements domicile - travail

Audit de politique cyclable de Doische

Les infrastructures cyclables

ICEDD

5.1. Concevoir et mettre en œuvre un réseau entre pôles

Description et objectifs

Si les principaux pôles à relier ont été identifiés, les solutions d'aménagement à mettre en œuvre sur les différentes liaisons doivent encore faire l'objet de fiches spécifiques, déjà opérationnelles afin d'anticiper les appels à projets.

Porteur et partenaires

- Commune

Principales étapes de mise en œuvre

- Identification des tronçons à mobiliser
- Mesure des vitesses et charges de trafic
- Choix des aménagements en fonction des préconisations de la Sécurothèque
- Budgétisation
- Mise en œuvre dans le cadre des appels à projets

5.2. Évaluer le potentiel des voiries agricoles en tant que chemins réservés (F99c)

Description et objectifs

Le territoire comporte de nombreuses petites voiries de type agricole sans statut spécifique. Certaines de ces voiries, en fonction de leur positionnement dans le réseau projeté, pourraient être converties en tant que chemins réservés aux véhicules agricoles, cyclistes et cavaliers. Les vitesses admises sont ainsi automatiquement réduites à un maximum de 30 km/h et la charge de trafic y serait également réduite. Le cas échéant, des dispositifs devraient être placés pour assurer le respect de ces dispositions.

Porteur et partenaires

- Commune, communes voisines
- Agriculteurs (concertation)

Principales étapes de mise en œuvre

- Identifier les (tronçons de) voiries agricoles qui présentent un intérêt dans le réseau cyclable.
- Faire valider la conversion.
- Poser la signalétique.
- Evaluer le besoin d'aménagements complémentaires pour faire respecter les nouvelles dispositions.

Références

- F99c – Signaux d'indication – Chemin réservé aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes et cavaliers - Sécurothèque (wallonie.be)

5.3. Mesurer les vitesses et charges de trafic

Description et objectifs

La cyclabilité d'une voirie dépend de multiples critères mais les charges de trafic effectives et les vitesses pratiquées sont des critères déterminants dans le choix des infrastructures à mettre en place : mixité, bande cyclable suggérée, piste cyclable séparée… Le projet consiste donc à réaliser des campagnes de comptages routiers et de vitesse sur les axes du réseau cyclable pour lesquels la mixité est envisagée. L'objectif est, entre autres, de pouvoir identifier les mesures à mettre en œuvre pour sécuriser les déplacements des cyclistes (mixité ou autre).

Porteur et partenaires

- Commune
- Police et GRACQ (mise à disposition d'analyseurs de trafic)

Principales étapes de mise en œuvre

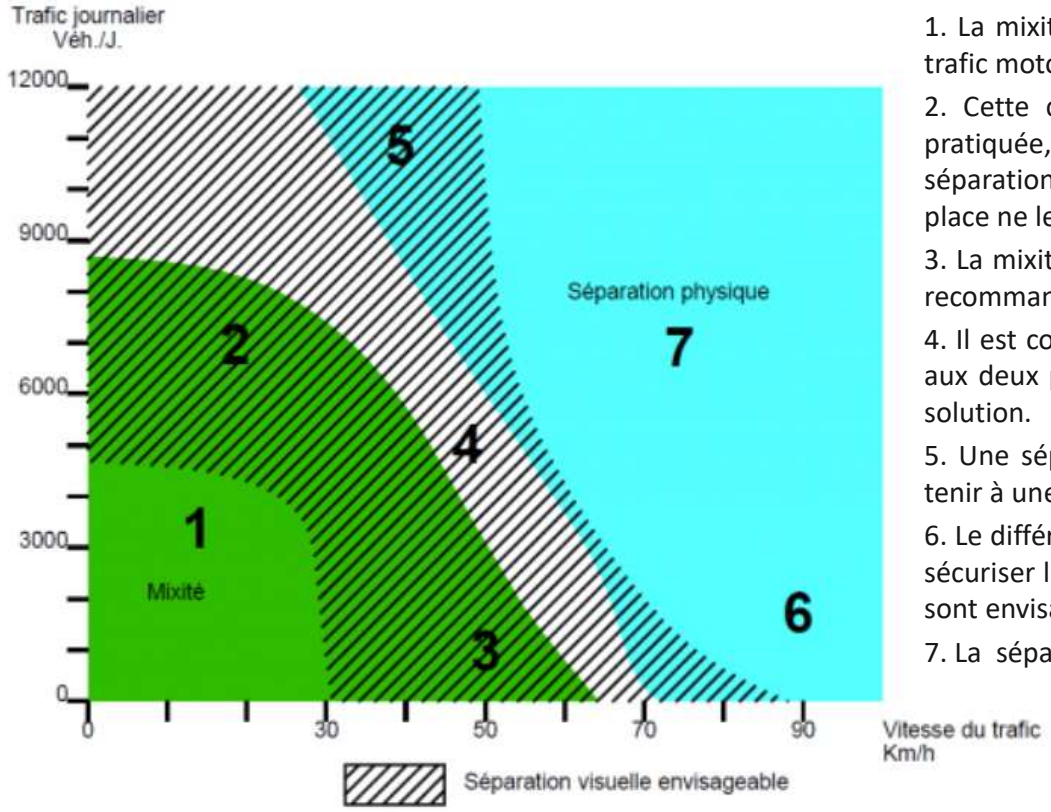
- Identifier, en collaboration les axes à analyser
- Lancer un appel d'offre aux sociétés de comptages et identifier le prestataire choisi OU établir une procédure en interne
- Réaliser les campagnes de comptages et de vitesse durant une période de 15 jours pour garantir la représentativité des données (période scolaire, hors travaux)
- Analyser les résultats de la campagne

Référence

- https://securotheque.wallonie.be/e-amenagements-usagers-et-vehicules/velos/amenagements-cyclables/quel-amenagement-cyclable-choisir
- https://pouvoirslocaux.wallonie.be/jahia/webdav/site/dgpl/shared/Travaux_subsidies/Deplacements_doux/amenagements_cyclables/voie_centrale_banalisee.pdf

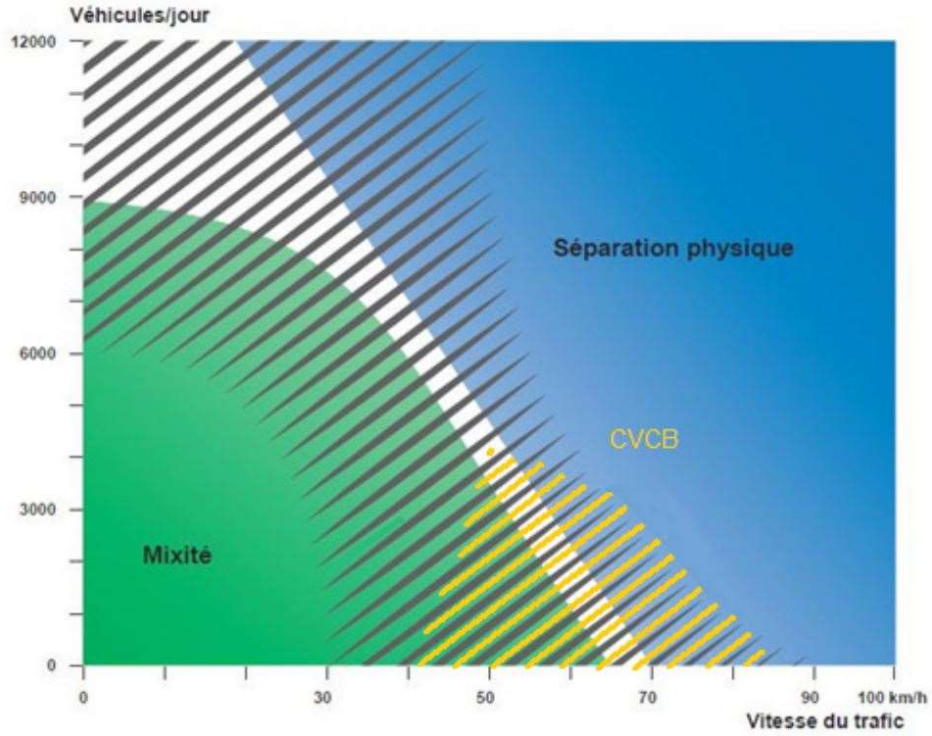
5.3. Mesurer les vitesses et charges de trafic

Rappel de l'outil d'aide à la décision de la Sécurothèque



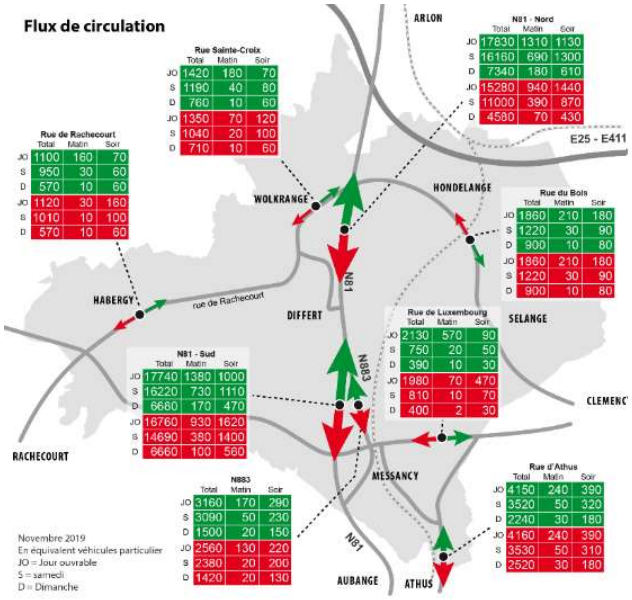
1. La mixité est recommandée, c'est-à-dire que les cyclistes partagent la voirie avec le trafic motorisé
2. Cette combinaison est rarement rencontrée. Même si, au regard de la vitesse pratiquée, la mixité peut convenir, cette configuration plaide au minimum pour une séparation visuelle afin de préserver un espace de circulation dédié aux cyclistes. Si la place ne le permet pas, un aménagement suggéré est alors indispensable.
3. La mixité peut être appliquée pour une V85 ≤ 60 km/h. Au-delà, une séparation est recommandée.
4. Il est conseillé d'analyser la situation en évaluant les points d'attention car se limiter aux deux paramètres du trafic et de la vitesse ne permet pas de dégager la meilleure solution.
5. Une séparation physique est recommandée, même si en dessous de 50 km/h s'en tenir à une séparation visuelle reste envisageable.
6. Le différentiel de vitesses pose problème. La séparation physique est nécessaire pour sécuriser la zone. Toutefois, vu la faible densité de trafic, d'autres types d'aménagement sont envisageables. Ce contexte est à analyser au cas par cas.
7. La séparation physique des usagers constitue clairement la meilleure solution

5.3. Mesurer les vitesses et charges de trafic

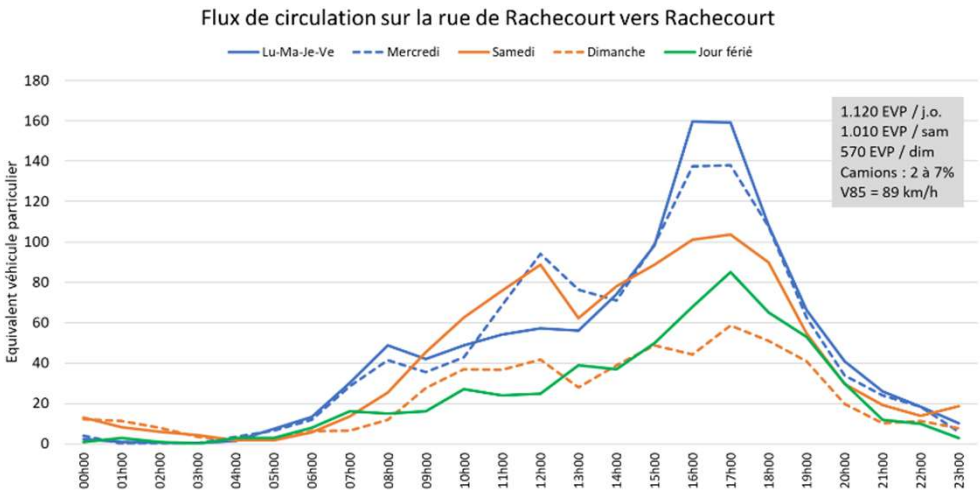


5.3. Mesurer les vitesses et charges de trafic

Exemples



Source : ICEDD, PCM Messancy



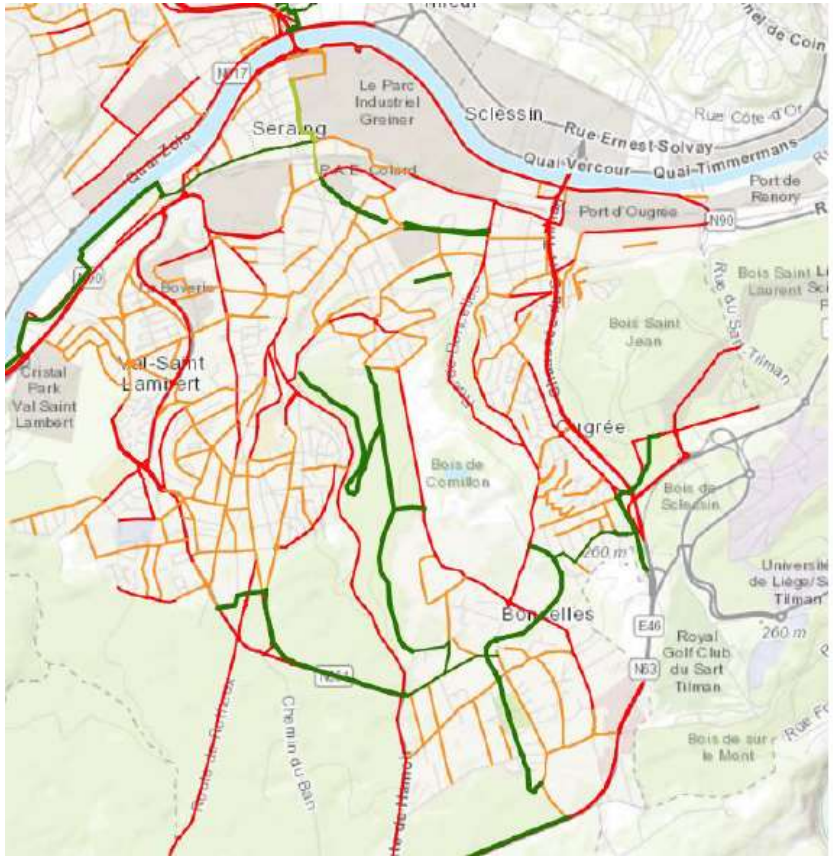
Source : ICEDD, PCM Messancy

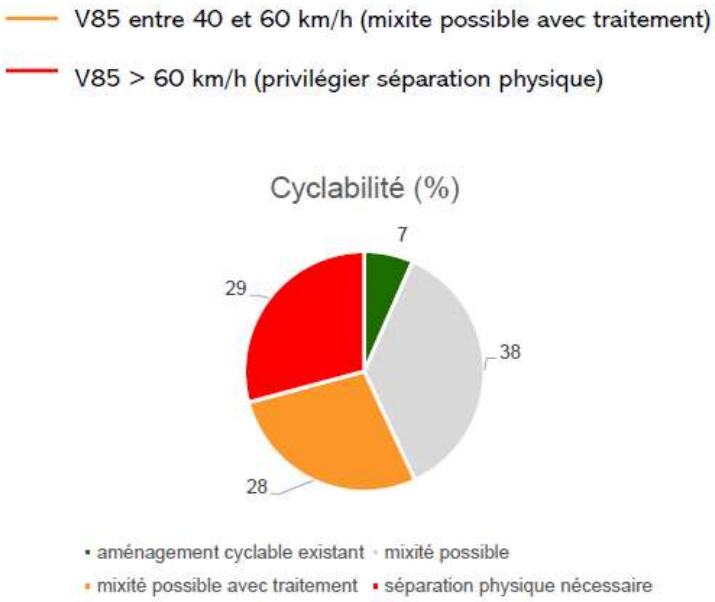
Num	1	
Entité	Martelange	
Rue	Rue du Musée	
Sens	Sens 1	Sens 2
Direction	Nord-Est	Sud-Ouest
Vitesse autorisée	30	30
Débit TV / sem	3.161	3.706
Débit TV / J	352	529
Débit TV / JO	356	521
Débit PL / sem	32	48
Débit PL / J	5	7
Débit PL / JO	5	7
Part PL	1,0%	1,3%
V85 TV	33,5	36,6
Excès TV	23%	39%
V85 PL	25,5	29,1
Excès PL	0%	13%

Source : ICEDD, Etude de mobilité à Martelange

5.3. Mesurer les vitesses et charges de trafic

Exemples





Les vitesses pratiquées par les véhicules motorisés illustrent bien la « cyclabilité » des rues du territoire.

Source : Transitec, ICEDD, Plan vélo Seraing (données SPW)

5.4. Développer la signalisation sur les liaisons

Description et objectifs

La signalisation directionnelle des itinéraires vise à rendre le réseau cyclable lisible pour les usagers occasionnels et réguliers. L'action consiste à concevoir un plan de jalonnement pour les déplacements utilitaires destiné à informer le cycliste de sa position et de son itinéraire vers des localités ou lieux d'intérêts. Ce jalonnement peut être complémentaire à un balisage à vocation touristique (de type point-nœud).

En Région wallonne, les itinéraires permettant d'atteindre une localité, un quartier, un lieu de vie ou de traverser une ou plusieurs communes doivent être signalés par le panneau F34b2 sur fond vert (décision du GW du 04/07/2013).

Porteur et partenaires

- Commune, communes voisines

Principales étapes de mise en œuvre

- Identifier les liaisons cyclables et les pôles d'intérêts à signaler
- Concerter les pôles et les appellations avec les communes voisines
- Réaliser un schéma de jalonnement des pôles et liaisons (localisation, orientation et contenu de chaque panneau)
- Assurer la cohérence avec la signalisation sur le réseau régional
- Lancer un marché pour la réalisation et/ou le placement de la signalisation
- Veiller à l'entretien régulier et au remplacement des panneaux manquants (par ex. via l'outil de signalement)

5.4. Développer la signalisation sur les liaisons

Exemples

Source : SPW

Source : ravel.wallonie.be

Signalisation directionnelle complétée de la signalisation point-nœud en Province de Liège
Source : provincedeliege.be

Références

Sécurothèque : panneaux de signalisation directionnelle cyclable

http://www.securotheque.be/equipements/signalisation-c/verticale/directionnelle/panneaux-de-signalisation-directionnelle-cyclable/

Audit de politique cyclable de Doische

Le stationnement

ICEDD

6.1. Poursuivre le placement de stationnement vélo à proximité des services

Description et objectifs

Le projet consiste poursuivre le placement du stationnement vélo sur domaine public à proximité des services (administrations, écoles, centre sportif…). Cette mesure doit être mise en lien avec le développement du réseau cyclable afin de garantir une bonne accessibilité des pôles sélectionnés.

Porteur et partenaires

- Commune
- Écoles et administrations présentes sur le territoire

Principales étapes de mise en œuvre

- Identifier les pôles et services à équiper en stationnement vélo
- Analyser les besoins des cyclistes (durée, fréquentation…) et la configuration des lieux afin de définir le type et le nombre de places de stationnement à prévoir
- Choisir le mobilier et procéder à son installation
- Mettre en place une signalisation informative
- Evaluer l'utilisation du stationnement vélo
- Encourager les commerces et services privés à suivre l'exemple des pouvoirs publics

6.1. Poursuivre le placement de stationnement vélo à proximité des services

Exemples

Courte durée	Courte durée	Longue durée
Arceau vélo Sécurisation avec le cadenas	**Abri vélo** Sécurisation avec le cadenas	**Local fermé ou boxe vélo** Contrôle d'accès

Références

Stationnement vélo : recommandations relatives aux différents équipements:
https://ravel.wallonie.be/files/pdf/Documentation/Amenagements_cyclables/Fiche_stationnement_velo_mai2016.pdf

6.2. Placer du stationnement vélo à proximité des arrêts de transports publics

Description et objectifs

Le projet consiste à prévoir du stationnement vélo à proximité des arrêts de bus structurants afin d'accroitre l'intermodalité vélo+bus et d'augmenter le rayon de desserte de ces arrêts. Cette mesure doit être mise en lien avec le développement du réseau cyclable afin de garantir une bonne accessibilité des arrêts sélectionnés.

Porteur et partenaires

- Commune
- TEC
- SNCB / Infrabel

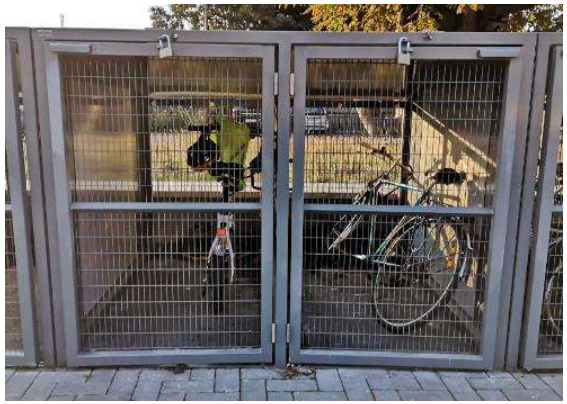
Principales étapes de mise en œuvre

- Identifier les arrêts de bus structurants ayant un potentiel d'intermodalité vélo+bus (étape réalisée)
- Analyser les besoins des cyclistes et la configuration des lieux
- Le cas échéant, préparer un dossier de demande de subsides auprès du TEC (80% sur les arrêts classiques, 100% sur les arrêts des lignes Express)
- Installer le mobilier et la signalisation informative
- Evaluer l'utilisation du stationnement

6.2. Placer du stationnement vélo à proximité des arrêts de transports publics

Exemples

Source : letec.be – vélo+bus sur la ligne Express 82



Références

Stationnement vélo aux arrêts de bus – Formulaire de demande de subvention : note explicative – Mai 2017
https://www.gracq.org/sites/default/files/20170427_note_explicative.pdf

Guide de bonnes pratiques – Principes d'aménagements en faveur des transports en commun – TEC :
https://www.letec.be/Portals/0/PDF/Professionnels/TEC_GuideBonnesPratiques_Online.pdf

Cemaphore 156 – Du stationnement vélo aux arrêts de bus ?
http://mobilite.wallonie.be/files/cemaphore/cemaphore_00156.pdf#page=14

Audit de politique cyclable de Doische

Le monitoring

ICEDD

7.1. Réaliser des enquêtes population

Description et objectifs

La réalisation d'une enquête de mobilité auprès de l'ensemble de la population ou de certains groupes-cibles (écoles, entreprises…) permet d'obtenir des informations sur la perception, les attentes et la pratique du vélo des habitants en général (et pas uniquement des cyclistes).

Les avis peuvent être collectés de manière traditionnelle (formulaire en ligne ou papier) ou bien lors d'un événement tel que la semaine de la mobilité.

Porteur et partenaires

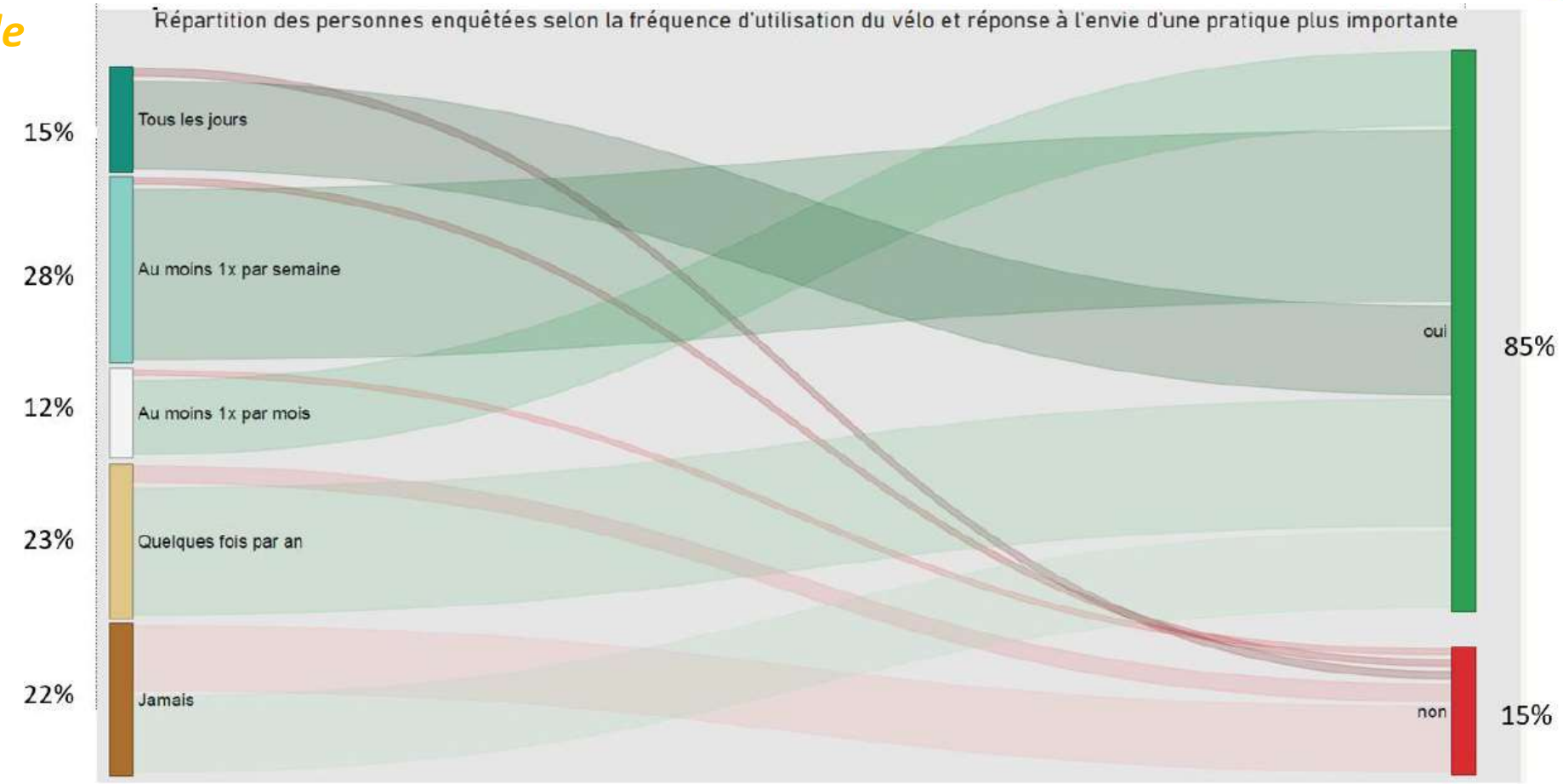
- Commune
- Commission vélo
- Citoyens

Principales étapes de mise en œuvre

- Identifier les besoins et attentes de l'enquête
- Cibler le public (en ligne ouvert à tous, dans les écoles, entreprises…)
- Concevoir le questionnaire (en ligne/papier)
- Lancer l'enquête et en faire la promotion en utilisant plusieurs moyen de communication (site internet, réseaux sociaux…)
- Récolter les données et réaliser un rapport d'analyse
- Diffuser les résultats auprès de la population

7.1 Réaliser des enquêtes population

Exemple



Source : ICEDD, Arebs, Plan Vélo Seraing

7.2 Créer un observatoire vélo

Description et objectifs

Le comptage des cyclistes à intervalles réguliers permet d'évaluer l'évolution de la pratique du vélo au sein de la commune et plus particulièrement avant et après la réalisation de certains aménagements. La mesure consiste à définir des points de comptages au sein du territoire, à organiser (2x/an) une campagne de comptages, avec l'aide éventuelle de bénévoles, et à produire un rapport d'analyse des données collectées.

Porteur et partenaires

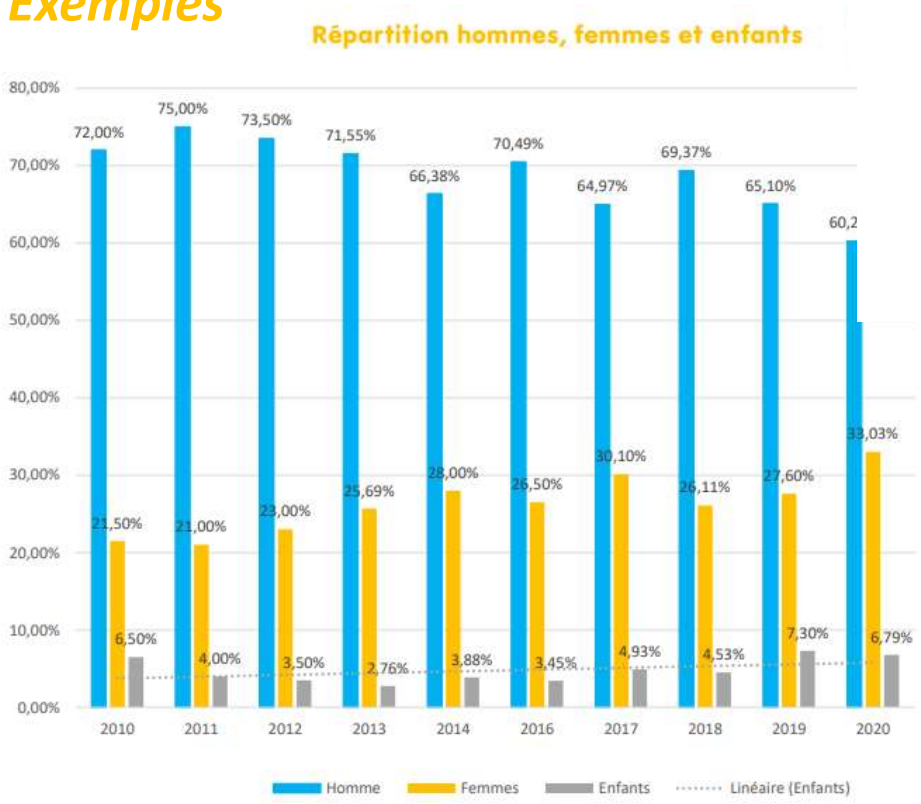
- Commune
- Bénévoles (comité vélo…)

Principales étapes de mise en œuvre

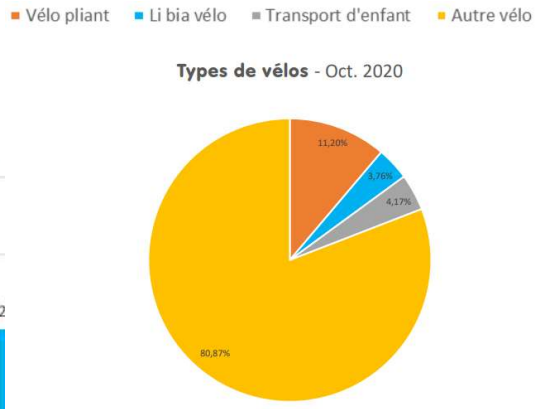
- Définir des points de comptages sur le territoire (en fonction des aménagements réalisés et à venir)
- Réaliser les feuilles de comptage pour chaque point (en section ou en carrefour) et identifier les éléments à comptabiliser (homme/femme/enfant, casqué ou non, vélo musculaire/électrique…)
- Rassembler une équipe de bénévoles pour réaliser le comptage
- Fixer une ou deux période(s) par an pour organiser le comptage en situation comparable (ex : mai et septembre + fonction des conditions météo)
- Réaliser un rapport d'analyse des données collectées

7.2 Créer un observatoire vélo

Exemples



Source : observatoire du vélo de Namur



Références

Wallonie cyclable – Webinaire du 28 mai : Monitoring - Méthodologie en matière de comptages avant/après travaux, ProVelo : https://youtu.be/K1xVfWb-1-c

Wallonie cyclable – Webinaire du 28 mai : L'exemple de Namur : https://youtu.be/k2a_yV1YlsY

Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale, Pro Velo : https://www.provelo.org/fr/page/observatoire-velo-bruxelles-2019

ICEDD

Institut de Conseil et d'Etudes en Développement Durable

4 Boulevard Frère Orban
B-5000 Namur
Tél : +32 81 250 480

www.icedd.be
icedd@icedd.be

Déchets et ressources naturelles

Climat et transition énergétique

Mobilité et territoire

Bâtiment et industrie durables