

**Pour obtenir un transfert modal, une offre alternative à la voiture suffisamment attractive doit être prévue par les pouvoirs publics. Différentes mesures visant à favoriser l'utilisation des transports en commun doivent être combinées à des actions en faveur des modes lents, en l'occurrence le vélo et la marche, pour venir compléter l'avant et l'après transport.**

## Chapitre 6



### Aménager les voiries pour favoriser les modes lents<sup>25</sup>

Dans une optique de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, les modes lents constituent une alternative intéressante pour les trajets courts. En cas de transfert modal, les bénéfices en termes de réduction d'émissions de CO<sub>2</sub> sont en effet significatifs pour ce type de trajets. Bien que la somme des kilomètres des déplacements courts soit limitée, la pollution due à ces trajets effectués en voiture est proportionnellement plus importante en raison de la part plus élevée des démarrages à froid. Le premier kilomètre en voiture pollue en effet 4 fois plus que les suivants.

L'aménagement des voiries visant à redistribuer l'espace urbain au profit des modes lents est une mesure essentielle pour rassembler les conditions propices au développement de ces modes alternatifs. A partir de la situation existante, voyons ce qu'il est possible d'envisager en Wallonie pour ce type de mesure.

#### LA WALLONIE ACCUSE UN CERTAIN RETARD

Comparée à d'autres pays voisins (notamment l'Autriche, le Danemark, les Pays-Bas), la région wallonne dispose actuellement d'une offre d'infrastructures insuffisante pour les modes lents. Celle-ci est ancienne, mal entretenue et trop fragmentée pour fournir des itinéraires continus. Sur les 6 800 km du réseau routier régional, 1 540 sont équipés de pistes cyclables (en particulier, dans les provinces du Hainaut et du Brabant wallon). Si 30% d'entre elles sont complètement séparées de la chaussée, 45% ne le sont que par un simple marquage et les derniers 25% sont des pistes adjacentes à la chaussée. De plus, 225 km de pistes ont une largeur inférieure ou égale à un mètre, ce qui n'assure aucune sécurité (IBSR, 1996).

A ce réseau cyclable lié au réseau routier régional, il convient d'ajouter le RAVeL (Réseau autonome des voies lentes). Cette initiative de la Région wallonne consiste à revaloriser les chemins de halage et d'anciennes voies de chemin de fer désaffectées afin d'y réaliser des itinéraires destinés exclusivement aux modes de transport non motorisés. Ce projet est toujours en cours de réalisation.

L'offre d'infrastructures pour les modes lents étant peu importante en Wallonie, on constate sans surprise que la part des modes lents dans l'ensemble des déplacements est faible, surtout pour le vélo. En Wallonie, durant les jours ouvrables scolaires, 9% à 22% des déplacements sont effectués à pied selon qu'on envisage respectivement les

<sup>25</sup> Fadima Keita – ULg - LEPUR

déplacements durant la seconde pointe du soir ou ceux durant la matinée ; seulement 1% de ces mêmes déplacements sont effectués à vélo comme mode principal (Hubert et Toint, 2002).

#### **ET POURTANT, LE POTENTIEL DE TRANSFERT MODAL EST NON NÉGLIGEABLE**

En Wallonie, les déplacements de courte portée (moins de 3 km) représentent environ la moitié du total des déplacements. 24% des trajets en « voiture conducteur » font moins d'un kilomètre et 53% moins de cinq kilomètres. En outre, sur près d'un million de déplacements quotidiens de moins d'un kilomètre, 86% se font en voiture. Sur de telles distances, le vélo ou la marche peuvent très bien être choisis comme mode de déplacement à la place de la voiture. En particulier, un potentiel non négligeable de transfert modal existe en ce qui concerne les déplacements scolaires.

Selon l'enquête sur la mobilité (Hubert et Toint, 2002), en Wallonie, 59% des écoliers de l'enseignement primaire et 40% des étudiants de l'enseignement secondaire habitent à moins de cinq kilomètres de leur école. Malgré cette localisation favorable pour l'usage des modes lents, la moitié des enfants wallons sont conduits en voiture jusqu'à l'école.

Il apparaît par ailleurs que dans les villes wallonnes, la majorité de la population habite dans un rayon de 5 km autour de la gare (c'est le cas notamment de Mons, Charleroi, Namur, Verviers, Nivelles). En particulier pour les déplacements domicile-travail qui s'effectuent quotidiennement, un potentiel important de transfert existe en faveur d'une combinaison vélo+train.

Pour inciter ces usagers potentiels à recourir aux modes lents, l'aménagement des voiries en leur faveur représente une mesure à encourager, non seulement pour accompagner la réalisation des plans de transport scolaire mais aussi pour promouvoir la pratique du vélo et de la marche dans les centres urbains et pour favoriser l'intermodalité avec le vélo.

#### **DES ÉLÉMENTS FAVORABLES AUX MODES LENTS**

Une prise de conscience

Il existe aujourd'hui en Wallonie une prise de conscience de la nécessité d'agir en faveur des modes lents, aussi bien de la part des citoyens que du Gouvernement wallon.

Ainsi, sur la base des premiers résultats de l'enquête régionale permanente sur la mobilité des ménages (confiée au GRT de Namur), 92% des personnes interrogées sont d'avis que les piétons et les personnes à mobilité réduite ne sont pas suffisamment pris en considération dans les aménagements urbains. Une large majorité des sondés souhaitent également que la pratique du vélo soit favorisée par l'aménagement des voiries.

Par ailleurs, dans les différents documents d'orientation politique - le SDER, le projet de Plan Air ou le CAWa, - la Région wallonne mentionne explicitement son souci de favoriser les modes lents par l'aménagement des voiries. De son côté, le nouveau code de la rue, en application depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2004, introduit au niveau fédéral une nouvelle réglementation. Celle-ci a pour objectif d'assurer un meilleur équilibre entre les différentes catégories d'usagers et d'offrir une plus grande sécurité routière aux usagers doux.

**Le contexte actuel est favorable en Wallonie pour prendre des mesures concrètes en vue de combler le retard dans le domaine des aménagements en faveur des modes lents.**

Un effet positif sur le commerce local

Contrairement à ce que l'on pourrait croire *a priori*, les automobilistes ne sont pas de meilleurs clients que les usagers des modes lents. Le transfert modal vers les modes lents ne porte pas préjudice au commerce local.

Cette affirmation peut être confirmée par quelques exemples de villes étrangères (CE, 2000). Ainsi, dans la ville d'Aarhus (Danemark), le vélo a revitalisé le commerce dans le centre suite à l'extension du réseau de pistes cyclable et la limitation de l'accès des voitures. Une enquête réalisée à Berlin sur les motifs de déplacement montre également une augmentation des déplacements domicile-commerce d'environ 40% pour les piétons et les cyclistes à l'intérieur des quartiers piétonniers et suite à l'instauration d'une limitation de vitesse à 30 km/h en dehors des grands axes de circulation. A Strasbourg, ville qui a construit 160 km de pistes cyclables, une enquête similaire indique une augmentation de fréquentation de plus de 30% des commerces après avoir rendu piétonnier le centre-ville et fermeture à la circulation de transit. A Berne, une enquête portant sur 1 200 consommateurs a montré que, sur une base annuelle, le rapport entre la valeur des achats et la surface de stationnement était la plus favorable pour les cyclistes : 7 500 euros par m<sup>2</sup> contre 6 625 euros par m<sup>2</sup> pour les automobilistes.

#### DES AMÉNAGEMENTS POSSIBLES

Vu l'existence en Wallonie d'une part importante de déplacements à courte distance, il est tout à fait possible d'envisager un transfert modal vers les modes lents à condition d'offrir une infrastructure appropriée. Des aménagements d'itinéraires cyclables sécurisés (pistes cyclables, bandes cyclables ou couloirs vélos) ainsi que des cheminements piétons (en particulier des trottoirs traversants comme prévus dans le nouveau code de la rue), sont à envisager.



Source : H. Romain in  
« Un petit tour à l'étranger : la Suisse :  
pays de l'intermodalité »  
[www.intermodalite.com](http://www.intermodalite.com)

Certaines villes wallonnes ont déjà pris conscience de cette nouvelle priorité. En particulier, la ville de Liège prévoit dans son PCM (adopté le 16 février 2004) 130 km d'itinéraires cyclables sécurisés d'ici 2010 (qui correspondent à un budget de l'ordre de 2 millions d'euros) ainsi qu'un plan piéton.

Outre les mesures liées aux infrastructures, d'autres aménagements complémentaires peuvent améliorer les conditions des cyclistes et des piétons, en particulier leur sécurité.

- Pour réduire les distances à parcourir et favoriser ainsi les modes lents, on peut envisager :
  - des liaisons directes et des raccourcis pour les piétons et les cyclistes entre les quartiers ;
  - des sens interdits accessibles aux cyclistes (des sens uniques limités, ou SUL, sont imposés dans tous les sens uniques à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2004) ;
  - des ponts et passages souterrains pour vélos.
- Pour améliorer les conditions de circulation, il est possible
  - d'aménager des sas pour vélos aux feux tricolores ;
  - de mettre en place une signalisation pour vélos spécifique ou mixte (vélos/piétons ou vélos/transports publics) ;
  - de prévoir pour les piétons des passages en deux temps pour traverser les voies à grande circulation.
- Pour faciliter la complémentarité avec d'autres moyens de transport, d'autres mesures sont à encourager :
  - prévoir des aménagements de voies mixtes piétons/vélos ou bus/vélos ;
  - permettre le transport du vélo dans les trains et les bus ;
  - installer des parkings vélos dans les gares et aux principaux arrêts de transports en commun et des services de location de vélos dans les gares de destination.

**Pour réussir l'intermodalité train – vélo, il est recommandé d'équiper progressivement les gares wallonnes de stations de vélos, offrant plusieurs services aux cyclistes.**

En ce qui concerne plus particulièrement les actions en faveur du vélo, le code de bonne pratique des aménagements cyclables réalisé par le MET (2000) est un outil de référence à recommander aux communes wallonnes qui désirent mettre en place de telles mesures.

Pour la question souvent controversée de la séparation des pistes, le Ministère allemand des transports propose les lignes directrices suivantes. Plus le trafic des bus et camions est dense et rapide<sup>26</sup>, plus les pistes cyclables doivent être séparées. Il en va de même lorsque les croisements sont fréquents et la rotation du stationnement et des livraisons élevée.

<sup>26</sup> Les références allemandes portent sur un volume de trafic de 18 000 véhicules par jour, ou de plus de 1 000 bus et camions par jour, ou encore une vitesse moyenne excédent 60 km/h.

### COÛTS ET PISTES DE FINANCEMENT

Concernant la faisabilité économique de ces différentes mesures, il ne faut pas oublier que l'aménagement du territoire en faveur des modes lents a un coût nettement inférieur aux travaux d'infrastructure pour les modes motorisés. Sur la base d'une analyse financière de villes allemandes, on estime que le budget nécessaire à la mise en place d'une politique provélo est de 5 euros par habitant et par an pendant cinq à sept ans (PREDIT, 2002).

Ces coûts sont encore plus faibles s'ils sont prévus dès le stade de la conception des aménagements de la voirie. Une mesure prise récemment en France suite à la loi sur l'air de 1996 tient compte de cet avantage budgétaire. Ainsi dans ce pays, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1998, toute rénovation ou réalisation de voie urbaine doit inclure des aménagements cyclables.

**La réalisation d'aménagements de pistes cyclables et de trottoirs lors de toute rénovation ou de toute construction de voies urbaines pourrait être encouragée par l'instauration d'un mécanisme de financement par le Gouvernement wallon.**

Le financement de ces aménagements pourrait par ailleurs être prévu dans une législation spécifique comme c'est le cas notamment dans l'Etat d'Oregon aux Etats-Unis. Une législation impose aux villes de cet Etat de consacrer à des mesures en faveur du vélo au minimum 1% des subventions d'Etat en matière de voiries, ce qui permet déjà de répondre à bon nombre de besoins.

On sait que les aménagement des infrastructures aux abords des écoles en faveur des modes lents ou en vue de limiter la vitesse des voitures (zones 30 ou casse-vitesse) permettront d'augmenter l'efficacité des plans de transport scolaires. Ces mesures appliquées au niveau communal pourraient être financées par la Région, en particulier dans le cadre du budget de 5 millions d'euros prévus pour l'aménagement de 200 abords d'école, d'ici 2004 (MET, 2003). Par ailleurs, le plan du Ministre des pouvoirs locaux prévoit également des subsides pour ce type d'aménagement.