MODES ACTIFS

SESSAM

MODES ACTIFS

MODES ACTIFS

PRINCIPES GENERAUX

Jusqu'en 1945, l'équilibre urbain de nos villes et villages était garanti par une mobilité restreinte composée de la marche, du vélo et de lignes de tram et de train qui irriguaient le territoire. Les villes étaient denses et surtout multifonctionnelles (habitat, emploi, commerces, etc.) et formaient une unité territoriale permettant aux citoyens de tout faire ou presque dans un espace limité. La ville ancienne, bien qu'imparfaite à de nombreux égards, remplissait son rôle premier de rendre possible les interactions sociales spécifiques à la vie urbaine. L'essor automobile a mis à mal cet équilibre urbain en permettant le développement des zones pavillonnaires en périphérie qui ont été suivies par l'implantation de zones commerciales et de parcs d'activités.

Le retour à la ville multifonctionnelle semble toutefois une piste crédible pour lutter contre les défis de l'urbanisation de nos territoires et les enjeux énergétiques et climatiques. Construire des villes des courtes distances ne consiste pas seulement à réduire la place de la voiture mais requiert de réintégrer toutes les fonctions du citoyen en ville. Il est vital de mener une approche transversale du développement des services à l'échelle des quartiers dans un souci de proximité. L'essor démographique (le vieillissement de la population notamment) et la volonté de s'affranchir autant que possible des déplacements automobiles, en particulier sur les courtes distances, plaident pour un retour à la vie de quartier et à la mise à disposition d'une multitude de services dans un rayon restreint, facile à parcourir à pied et/ou à vélo.

La pratique du vélo en Wallonie est peu développée en comparaison d'autres régions où le climat et le relief ne sont pas toujours plus cléments. Afin de motiver les citoyens à recourir plus régulièrement au vélo, surtout pour les déplacements sur des distances inférieures à 5 kilomètres, il est crucial de doter le territoire d'infrastructures cyclables de qualité en vue de créer un réseau maillé. Ce réseau peut s'appuyer entre autres sur le RAVeL qui constitue l'épine dorsale de certains déplacements. L'utilisation du vélo pour rejoindre la gare ou un arrêt de bus d'une ligne express est un phénomène en croissance qui doit s'amplifier.

ACTION D1 – REEQUILIBRER LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

Constat

La majorité des villes et villages du Sud de l'Entre Sambre et Meuse ont entrepris ces dernières années de programmes de rénovation de leur centre urbain souvent avec des résultats très satisfaisants. Ces démarches ont permis de remettre le citoyen au centre des espaces publics, de renforcer le commerce local et de donner une image positive pour le tourisme. Toutefois, nombre de voiries aux alentours des cœurs urbains sont encore peu confortables et peu propices aux déplacements à pied et à vélo et la prise en compte des personnes à mobilité réduite est insatisfaisante car elle ne permet dans bien des cas pas de réelle autonomie. Les perspectives de vieillissement de la population doivent encourager les autorités communales à créer des espaces et des rues très accessibles pour les piétons au sens large mais également pour les personnes à mobilité réduite. De plus, la promotion du vélo passe par une diminution des vitesses dans les centres urbains en vue de faciliter la cohabitation du transport motorisé et du vélo.

Figure 1: Grand Place de Chimay avant son réaménagement (Source: Project 21)

Figure 2: Grand Place de Chimay après son réaménagement (Source: Project 21)

Objectifs

- Améliorer le cadre de vie et valoriser les courtes distances
- Renforcer le commerce local et le tourisme
- Prendre en compte les besoins d'une population vieillissante et leur assurer une certaine autonomie
- Augmenter l'effort physique des citoyens au bénéfice de leur santé
- Diminuer la dépendance énergétique au pétrole

Mise en œuvre

Intégrer la place des piétons et es cyclistes lors de la rénovation des espaces publics

L'espace public est au cœur de la mobilité quotidienne et du développement de la ville. Cet espace urbain présente un enjeu majeur pour le succès des politiques de changement modal et constitue la dimension faîtière de toute stratégie de mobilité durable car c'est précisément là que se joueront les grands arbitrages et que les autorités devront faire preuve de volontarisme et de détermination.

MODES ACTIFS

La ville de demain est une ville aux courtes distances, une ville ou il est réellement possible de joindre les différentes fonctions (logement, activités professionnels, activités sociales, loisirs, etc) idéalement à pied ou à vélo. C'est une ville qui offre un espace public urbain pour créer un cadre de vie de qualité, convivial pour tous. Les villes et villages doivent rompre avec l'image qui a été créée dans la seconde moitié du XXème siècle, qui se structure autour d'axes routiers, souvent au détriment de la convivialité et de la sécurité des passants et des cyclistes.

Il est utile de noter que chaque individu est à différents moments de la journée un piéton (à l'avenir aussi un cycliste), soit pour rejoindre un arrêt de transport public ou reprendre sa voiture stationnée dans un parking. Malheureusement les espaces de circulation douce ont progressivement été rétrécis et dégradés au fur et à mesure de l'augmentation du trafic automobile. La création d'importantes infrastructures routières ont également généré des fractures urbaines difficiles à franchir par les piétons et les cyclistes et leur imposant d'importants détours.

Répondre aux besoins du piéton doit devenir un réflexe automatique pour tous les acteurs du territoire sans avoir pour autant besoin d'investir dans de grands travaux d'infrastructure. De même, dans les villes et les villages, il n'est pas nécessaire d'aménager de coûteuses infrastructures cyclables à condition de modérer le trafic et le stationnement automobile.

Le projet SESSAM met l'accent sur la nécessité d'un travail culturel valorisant et crédibilisant la marche et le vélo comme mode de déplacement efficace dans les villes et villages.

Les mesures principales sont les suivantes :

- Augmenter les largeurs des trottoirs[1]
- garantir la priorité aux piétons et des cyclistes dans les aménagements, y compris au niveau des traversées par des feux avec bouton poussoir
- aménager des zones avec une circulation apaisée également en-dehors des zones historiques et commerciales
- organiser des actions de sensibilisation aux modes actifs impliquant la participation des citoyens

Les centres historiques et les quartiers commerçants sont traditionnellement les zones les plus propices à la piétonisation mais il faut veiller à ne pas assimiler le piéton uniquement à un chaland ou à un touriste. De nombreux déplacements dans les villages se font intégralement à pied et ceux-ci méritent davantage d'attention de la part des aménageurs.

Porter l'accessibilité universelle au rang des priorités

L'enjeu du déplacement ne réside pas dans le mouvement en lui-même mais dans l'accessibilité aux ressources du territoire. La mobilité est donc un levier pour combattre l'exclusion des populations éloignées de ces ressources par des facteurs économiques, sociaux, culturels ou physiques. On considère que 35 à 40% des européens rencontrent des difficultés pour se déplacer et le vieillissement de la population va encore renforcer cette situation. Au delà des facultés motrices, un grand nombre d'aptitudes sont mobilisées dans les déplacements : vision, ouïe, capacités cognitives,… Plutôt que de traiter l'accessibilité de manière spécifique en greffant des aménagements propres à faciliter les déplacements des PMR (bordures abaissées, dalles podotactiles, ascenseurs), le concept d'accessibilité intégrée se base sur une vision sociale et environnementale du handicap en vue d'assurer l'autonomie de tous sans restriction. Elle repose sur une conception universelle de l'accessibilité qui cherche à répondre aux besoins du plus grand nombre d'utilisateurs et déplace le problème des personnes aux espaces (F. Aragall, 2013).

La conception universelle peut être facilitée par des méthodes de conception collaborative qui font émerger les caractéristiques qualitatives des perceptions et des usages de chacun. Des tests grandeur nature sous la forme de « living labs », lieux d'innovation et d'expérimentation impliquant des acteurs sur le terrain, favorisent la conception d'aménagements et de services capables de

[1] Si la largeur le permet, au moins 2m si présence de places de stationnement) et 2,5m si absence de places de stationnement.

couvrir un large spectre de situations d'exclusion. L'ambition est de convaincre non seulement les autorités publiques mais également les entreprises du bien fondé de la conception universelle, non seulement d'un point de vue social mais aussi économique : le bus à plancher bas a été un succès commercial et marketing avec des campagnes de communication axées sur tous les usagers. L'accessibilité pour tous doit être élevé au rang des priorités car elle touche un nombre de plus en plus important de citoyens. De plus, une accessibilité bien pensée sera source de confort et de convivialité pour l'ensemble des usagers.

Une attention particulière doit également être accordée à l'accessibilité des pôles multimodaux et à l'aménagement des arrêts. Le groupe TEC s'équipe progressivement de véhicules accessibles aux PMR mais dans bien des cas, les chauffeurs ne sont pas en mesure de les accueillir par absence de conformité des arrêts. En ce qui concerne les gares et malgré les contraintes techniques et budgétaires, il faut veiller à les équiper de rampes d'accès et autres aménagements spécifiques. C'est tout l'itinéraire depuis le centre de l'entité ou l'arrêt de bus qui doit être pensé et être traité pour une progression aisée des PMR.

Plus d'infos : http://www.gamah.be/documentation

Amoindrir les ruptures urbaines provoquées par les infrastructures de transport

Les transports motorisés provoquent de nombreuses nuisances en milieu urbain mais souvent seuls la pollution de l'air, l'effet de serre, le bruit et les accidents sont repris comme des effets majeurs. Les effets de coupure induits par ces réseaux qui perturbent les relations entre les populations aux alentours sont peu traités dans les politiques urbaines, sans doute par difficulté de les évaluer et de les monétariser. Le constat est que c'est surtout la périphérie qui est concernée car les routes radiales et les rocades découpent un territoire déjà encombré de vastes équipements rejetés par le centre des villes. Et la situation semble même s'aggraver alors qu'elle a tendance à s'améliorer en ville grâce à de nouveaux aménagements plus conviviaux. Le projet de contournement de Couvin ou de sécurisation et mise au gabarit autoroutier de la N5-E420 risquent de renforcer l'effet de coupure provoqué par cette large infrastructure.

Les impacts sont de plusieurs ordres et s'observent à différentes échelles temporelles. A court terme, ces barrières génèrent des détours ou des temps d'attente plus longs que les populations supportent tant bien que mal mais à plus long terme, ce sont les relations de voisinage qui peuvent être profondément perturbées et disparaître. Cette situation met en évidence un paradoxe car le projet de transport qui la crée est censée améliorer l'accessibilité de certaines zones mais provoque exactement le contraire au niveau local. La vitesse joue évidemment un rôle fondamental dans la création de ces barrières qui pénalisent la mobilité de proximité, en particulier des modes actifs. Autrement dit, la vitesse accroît l'accessibilité éloignée au détriment de l'accessibilité rapprochée.

Le traitement des effets de coupure requière une approche intégrée, souvent à l'encontre des approches classiques de création de réseaux chères aux ingénieurs et aux économistes. La création de réseaux cyclistes et piétonniers entièrement séparés est donc un pis aller car c'est surtout la modération des vitesses et le concept de ville lente qui permet de limiter de telles coupures. Evidemment, cette approche va à l'encontre de régions urbaines centralisées qui cherchent, souvent comme levier économique, à polariser les flux vers leur centre mais plaide davantage pour une urbanisation polycentrique visant une intensification délocalisée et une maîtrise des vitesses. Des villes qui ont depuis longtemps calmé le trafic, évité la multiplication des voies rapides et limité l'étalement urbain ne sont pas en déclin, contrairement à ce que prédit la théorie économique standard (F. Héran, 2011).

Acteurs

- Communes
- Gestionnaires de voiries
- Associations : GAMAH, associations cyclistes, associations de commerçants
- Opérateurs de transport

MODES ACTIFS

ACTION D2 - CREER DES ITINERAIRES CYCLABLES FONCTIONNELS VERS LES POLES

Constat

A l'exception de certains tronçons du RAVeL qui ont principalement une vocation touristique et de loisir et quelques pistes cyclables sans beaucoup de cohérence, les aménagements cyclables fonctionnels sont pour ainsi dire inexistants dans la zone SESSAM. Plusieurs documents de planification (schémas directeurs, études d'itinéraires, PCM/PICM) ont été rédigés ces dernières années mais n'ont malheureusement pas été mis en œuvre ou de manière tout à fait partielle.

Ceci a pour conséquence que la pratique du vélo est anecdotique à l'exception des cyclotouristes. Le territoire dispose pourtant de tous les atouts pour développer une véritable politique cyclable au profit tant des déplacements fonctionnels que de loisir. Ces derniers permettraient d'ailleurs de développer davantage le cyclotourisme et de renforcer la compétitivité du territoire en matière de tourisme.

Objectifs

- venir en complémentarité du transport public
- augmenter l'autonomie des jeunes, des seniors et des personnes ne disposant pas d'une voiture
- réduire la congestion dans les centres (moins de voitures aux heures d'entrée/sortie des écoles par exemple);
- faciliter l'accessibilité des gares et y limiter les besoins de stationnement automobile

Principes théoriques

Catégories de cyclistes

On observe différentes catégories de cyclistes qui ont chacun différents niveaux d'expérience et des comportements différents dans la circulation. Il est important de les identifier pour offrir à tous des aménagements diversifiés et complémentaires qui répondent au mieux à leurs exigences de confort et de sécurité (Guide de bonnes pratiques pour les aménagements cyclables, SPW, 2009).

On observe globalement trois catégories de cyclistes :

- Les **«lièvres»,** qui sont à la fois « francs » et « compétents », possèdent une bonne condition physique et sont expérimentés. Ce sont principalement les cyclistes de tous les jours et les randonneurs (adultes sportifs). En terme d'aménagements cyclables, ils se contentent d'un simple élargissement de bande de circulation et de quelques équipements facilitant la traversée de chaussées fréquentées.

o Les **«tortues»,** qui sont «compétents», mais pas «francs». Ce sont généralement des adultes d'âge plus ou moins avancé, ou bien des cyclistes néophytes et occasionnels qui sont moins sûrs d'eux, ou encore des cyclistes chargés (parents transportant un enfant). Ils sont satisfaits s'ils disposent d'un aménagement rassurant et donc sécurisant comme par exemple les pistes cyclables séparées. Ils privilégient également les voies peu fréquentées.

- Les **«louveteaux»**, qui sont « francs », mais souvent peu « compétents ». Ce sont les cyclistes du dimanche, les enfants et les jeunes adolescents peu expérimentés et qui connaissent mal leurs droits et obligations en tant que cycliste. Ils sont impulsifs et facilement distraits. Dès lors, la simplicité et la lisibilité des aménagements, en particulier aux points de conflit, ont une très grande importance pour ces derniers.

Motifs de déplacements à vélo

En parallèle aux différentes catégories de cyclistes, différents motifs de déplacements en vélo existent également. Les trois principaux sont les suivants :

- Les **déplacements quotidiens**, domicile-travail et domicile-école, qui incluent des motifs d'achats, de loisirs. Combinés ou non avec les transports en commun, ils concernent essentiellement une circulation urbaine ou périurbaine. Ces déplacements sont réalisés tant par les cyclistes «lièvres» que par les «louveteaux».
- Les **déplacements sportifs**, essentiellement sur le réseau interurbain, empruntant de grandes routes de campagne où la vitesse peut être soutenue. On y retrouve principalement les cyclistes de la catégorie « lièvres ».
- Les **déplacements récréatifs** correspondent à une sortie de proximité (balade en famille) ou un circuit itinérant à vocation touristique. Ils se font principalement en site propre comme le RAVeL ou sur les routes à faible trafic. Ce sont surtout les cyclistes «tortues» et «louveteaux» qui réalisent ces types de déplacements.

Besoins des cyclistes

Chaque cycliste va suivre un itinéraire balisé ou non qui devra répondre à une série de besoins. Ceux-ci peuvent être résumés en cinq classes de critères différentes :

- **Cohérence**: l'itinéraire suivi doit répondre à la logique du cycliste, à savoir être continu et connecté avec d'autres itinéraires (pas d'interruptions).
- **Rapidité**: l'itinéraire emprunte le chemin le plus court pour se rendre d'un point à un autre sauf en cas de pente forte.
- **Agrément**: l'itinéraire est de préférence à l'écart de la circulation automobile, l'objectif étant de limiter les nuisances liées au trafic routier : bruit, pollution et stress.
- **Sécurité**: le cycliste étant un usager vulnérable, l'itinéraire suivi doit lui assurer une sécurité tant objective que subjective.
- **Confort**: l'itinéraire doit permettre aux cyclistes de circuler en souplesse et en toute commodité. Il faut donc être attentif au revêtement, aux bordures, à l'entretien des aménagements, au balisage…

Chiffres clés

- 1 à 5 km : Distance confortable pour des trajets réguliers en termes de temps et d'effort physique
- 1 à 3 % : pente facilement tolérée par un cycliste amateur
- 15 à 20 km/h : Vitesse moyenne d'un cycliste amateur
- 25 km/h : Vitesse en vélo avec assistance électrique

Mise en œuvre

Méthodologie

Comme pour le trafic automobile ou les transports publics, il faut mettre en place un réseau cyclable cohérent. Dans le cadre de SESSAM, les liaisons principales, directes, utiles au quotidien ont été définies en tenant compte de la sécurité qu'elles procurent et du coût des travaux nécessaires. Le but étant dans la majorité des cas de pouvoir les mettre en place facilement, sans de grands travaux, afin de promouvoir rapidement le vélo.

À partir de l'ensemble des données récoltées dans le diagnostic, il a été possible d'élaborer un réseau cyclable théorique répondant le plus possible aux besoins du cycliste. Ces itinéraires ont été identifiés par l'analyse des études existantes (schémas directeurs, PCM/PICM), par des visites de terrain et des rencontres avec les acteurs locaux (communes, GAL, maisons du tourisme, …)[2]. Il s'agit de l'ossature d'un futur réseau cyclable qui doit bien sûr s'étoffer grâce à des opportunités comme le réaménagement de voiries ou simplement par volonté des communes pour répondre à

[2] Une rencontre avec les communes de Philippeville et Couvin doit encore être organisée.

MODES ACTIFS

de nouvelles demandes. Des aménagements de liaisons cyclo-piétonnes entre les villages permettant des itinéraires plus directes doivent être envisagés à plus long terme.

Le réseau proposé vise à desservir et relier les différents pôles générateurs de déplacements cyclistes potentiels, tout en s'appuyant sur les aménagements cyclables existants ou projetés. Concrètement, les liaisons proposées visent à améliorer l'accessibilité des pôles majeurs en les reliant aux pôles d'habitat ou d'activité situés à une distance inférieure à 5km (20 à 30 minutes en vélo) et à permettre un rabattement vers les gares et les arrêts principaux de transport public. Cette distance est la distance maximale généralement acceptée pour les trajets quotidiens à vélo.

Les principaux pôles analysés dans le cadre du projet SESSAM sont :

- Beaumont
- Chimay
- Couvin
- Mariembourg
- Philippeville
- Cerfontaine
- Walcourt
- Lacs de l'Eau d'heure

Les Lacs de l'Eau d'Heure ont également été considérés comme un pôle majeur dès lors qu'au printemps et en été, ceux-ci accueillent de très nombreux touristes (notamment dans les villages de vacances) et du personnel saisonnier, faisant de la sorte augmenter considérablement le potentiel des déplacements à vélo.

Pour chacun de ces pôles, les destinations suivantes ont été répertoriées et sont desservies par le réseau proposé :

- **Les écoles** dont le potentiel est important (âge et domiciliation) : les écoliers sont un public cible important avec un grand potentiel. Le vélo peut répondre à leur besoin d'autonomie et aux problèmes de circulation aux abords d'écoles (heures d'entrée et de sortie)
- **Vers les gares et arrêts TEC et SNCB** afin de permettre aux habitants de tirer parti de la complémentarité entre le vélo et le transport public
- **Vers les zones d'activités économiques** pour encourager les travailleurs qui habitent à proximité de leur lieu de travail de recourir plus régulièrement au vélo
- **Vers les pôles commerciaux** car les cyclistes comme les piétons contribuent à la santé économique d'une zone commerciale[3].
- **Vers les pôles administratifs, sportifs, culturels et touristiques** pour permettre notamment aux jeunes et aux seniors de gagner en autonomie.

Les liaisons depuis et vers les autres pôles d'habitat (autres communes), sont importantes mais moins stratégiques à l'échelle du territoire SESSAM et doivent faire l'objet d'études dans le cadre d'un plan communal de mobilité (PCM). Le projet SESSAM ne traite délibérément pas non plus des circuits à vocation touristique qui font l'objet d'autres réflexions mais le réseau proposé veille à les intégrer au mieux au réseau fonctionnel.

Types d'aménagements

Différents types d'aménagement peuvent être envisagés lors de la création d'itinéraires cyclables. Ceux-ci dépendront des conditions de circulation (volumes de trafic, vitesses pratiquées), de la largeur disponible et des budgets disponibles. Un même itinéraire combinera généralement différents aménagements.

[3] Les clients motorisés dépensent plus par visite, mais les cyclistes et les piétons sont des clients plus réguliers, car ils vivent à proximité des commerces et par conséquent dépensent en moyenne davantage.

Liaisons sur le réseau routier

Rue cyclable

Une rue cyclable est une voie conçue de telle sorte que les cyclistes en sont visiblement les usagers principaux et que la circulation des véhicules motorisés est tolérée en tant qu'invitée.

Aménagements pour une modération du trafic

Les mesures de modération de la vitesse du trafic créent de très bonnes conditions pour la cohabitation vélo – véhicules motorisés sans délimitation ou marquage pour les vélos. Limiter certaines voiries à la circulation locale peut également faciliter la cohabitation.

Bandes cyclables suggérées (BCS)

La BCS n'est pas une piste cyclable et fait donc partie intégrante de la chaussée. L'automobiliste peut y circuler et le cycliste n'est pas contraint de l'utiliser, mais elle participe à la continuité du réseau cyclable. Elle permet au cycliste de bien se positionner sur la voirie et rappelle aux automobilistes qu'ils ne sont pas les seuls usagers de la route.

Piste cyclable marquée (PCM)

Une piste cyclable marquée est une partie de la route exclusivement réservée aux cyclistes par des marquages. Les véhicules ne sont pas autorisés à y rouler ni à s'y garer, et les cyclistes sont contraints de l'utiliser.

Piste cyclable séparée (PCS)

Cette piste sépare physiquement les cyclistes du trafic motorisé. La piste peut être séparée horizontalement (haies, contre-allées,…) ou verticalement (piste surélevée). La piste peut être soit réservée aux cyclistes, soit cyclo-piétonne.

MODES ACTIFS

Liaison hors réseau routier

	Pistes F99a et F99b (ex : RAVeL) Voie autonome réservée aux déplacements non motorisés : piétons, cyclistes et selon les cas aux cavaliers.
	Chemin de remembrement en F99c Le chemin de remembrement est réservé aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes et cavaliers et permet aux agriculteurs de se rendre en voiture ou en tracteur aux parcelles agricoles ou à une ferme. Il permet la libre circulation sur toute la largeur du chemin, des piétons, cyclistes et cavaliers.

Pour un aperçu complet des possibles aménagements cyclables, il est conseillé de se référer au guide des bonnes pratiques des aménagements cyclables édité par le SPW avec le soutien du Centre de Recherches Routières

Réseaux cyclables proposés

Pour chaque pôle, des propositions d'itinéraires cyclables sont proposées et ont été cartographiées (**voir annexes**). On distingue deux types de cartes :

- Une carte qui met en évidence les itinéraires cyclables c.-à-d. l'architecture globale du réseau et répertorie les aménagements existants ;
- Une carte qui identifie les liaisons à réaliser en priorité[4].

La mise en œuvre d'un réseau cyclable est un processus long et coûteux. Dès lors, parmi la multitude d'itinéraires proposés, certains itinéraires prioritaires ont été sélectionnés tenant compte des critères suivants :

- Valoriser ce qui existe déjà en complétant ou prolongeant les aménagements cyclables déjà en place ;
- Créer des continuités sur 2 à 3 kilomètres au moins, car un itinéraire ne fonctionne que s'il est continu ;
- Privilégier les itinéraires qui se connectent entre eux pour constituer un réseau ;
- Favoriser en priorité les itinéraires scolaires et ceux à destination des équipements publics ;
- Supprimer les points noirs cyclables.

Acteurs

Il est important que les différents acteurs se mettent autour de la table afin de définir les priorités et de coordonner les interventions pour réaliser ces itinéraires dans un délai raisonnable et en assurer la promotion et l'entretien régulier.

- Communes
- Provinces du Hainaut et de Namur
- Région wallonne (SPW DG02 et Directions des Routes)
- Associations cyclistes
- SRWT et TEC
- IBSR

[4] La carte des priorités pour les communes de Philippeville et Couvin sera réalisée après la rencontre avec les communes.

Budget et financement

Les réflexions menées dans le cadre du projet SESSAM doivent permettre aux Communes concernées de se regrouper pour préparer un dossier conjoint de demande de subsides dès qu'une opportunité se présentera : subsides régionaux dans le cadre des programmes "Crédit d'impulsion" ou "Communes cyclables".

Dans le cadre du premier appel à candidatures pour les « Communes cyclables », les communes de Clavier, Modave et Tinlot (Province de Liège) ont introduit une candidature commune.

Bonnes pratiques

Les guides de bonnes pratiques du SPW

Le SPW (DGO1 et DGO2) ont édité une série de manuels de référence devant servir les communes, en particulier les responsables de voiries, à mettre en œuvre, baliser et entretenir des aménagements cyclables. Ces guides contiennent des éléments théoriques, une revue de la législation et réglementation cyclable ainsi que des fiches techniques pour les différents aménagements.

Plus d'infos :

- Guide des bonnes pratiques des aménagements cyclables
- Guides méthodologiques concernant les aménagements cyclables en Wallonie

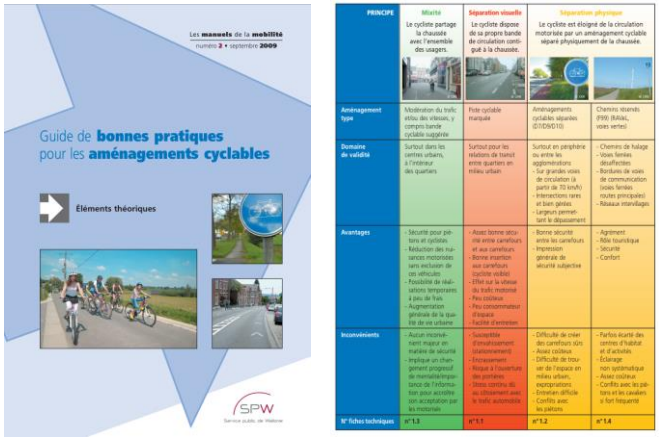


Figure 3 : Guide des bonnes pratiques pour les aménagements cyclables (Source: SPW-DGO2)

Figure 4 : Guides méthodologiques sur les aménagements cyclables, SPW-DGO2 et IBSR, 2012

Le projet européen PRESTO

PRESTO est un projet du programme Énergie intelligente - Europe de l'Union Européenne afin de promouvoir l'usage du vélo pour tous comme mode de transport quotidien. PRESTO a développé des outils pour les décideurs et les praticiens en vue de créer des environnements urbains favorables à l'usage du vélo, mettre en œuvre de solides plans d'infrastructures cyclables et lancer des campagnes de promotion ciblées. PRESTO a élaboré des fiches

action et des guides stratégiques autour de trois axes thématiques: les infrastructures, la promotion et les vélos à assistance électrique.

Plus d'infos : http://www.presto-cycling.eu/

Figure 5 : Guides pratiques du projet Européen PRESTO

La politique cyclable de Marche-en-Famenne

Depuis quelques années déjà, Marche-en-Famenne, ville de 17.000 habitants, a lancé un vaste projet de rénovation urbaine et a vu naître plusieurs réalisations sur le terrain. La création d'un boulevard urbain redonnant une place centrale aux piétons et aux cyclistes en est l'épine dorsale. Le plan communal cyclable vient s'inscrire dans ce cadre et concrétise une volonté de prendre en compte le développement des modes actifs sur le territoire. Le réseau cyclable est réfléchi autant que possible de manière cohérente avec le réseau existant des voies lentes du Pays de Famenne (RAVeL). La commune compte trois gares sur son territoire dont une, la gare de Marloie, très utilisée par les navetteurs. L'aménagement d'un axe cyclable reliant le centre de Marche à la gare de Marloie a été la priorité n°1 en matière d'infrastructure. Ensuite, le centre ville est passé en zone 30 et la Ville a programmé des itinéraires sécurisés vers les villages environnants et s'est dotée d'un système de points nœuds pour le tourisme à vélo. Enfin, la Ville a été encouragée dans ses efforts pour les modes actifs en étant sélectionnée comme commune pilote cyclable.

Figure 6 : Aménagement cyclable réalisé dans le cadre de la création du boulevard urbain de Marche-en-Famenne (Source : Marche-en-Famenne)

Les liaisons intervillages du GAL de l'Entre-Sambre et Meuse

Le GAL de l'Entre-Sambre-et-Meuse qui regroupe les communes de Walcourt, Cerfontaine, Florennes et Gerpinnes, se dote progressivement d'un nouveau réseau de voies vertes, les "liaisons inter-villages" qui comptera à terme 123 liaisons entre 46 villages, soit 350 km de chemins et sentiers destinés aux usagers lents (piétons, vélos, cavaliers), à des fins de mobilité douce ou de loisir.

Ces liaisons ont été rendues possibles grâce à l'inventaire de Sentiers.be, de bénévoles qui ont identifié une série de cheminements permettant de relier les 46 villages du territoire entre eux et de fonds européens. Les tracés ont été sélectionnés sur base de différents critères, comme la qualité paysagère du parcours, la déclivité, le caractère patrimoniale, la faisabilité technique des

aménagements… Pour chaque tracé, un relevé des aménagements nécessaires et des problèmes rencontrés a également été réalisé (balisage, passerelle, tourniquet, …).

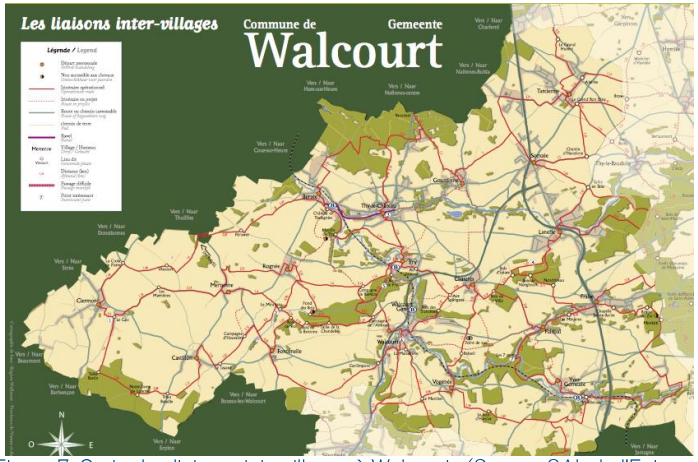


Figure 7: Carte des liaisons intervillages à Walcourts (Source: GAL de l'Entre Sambre et Meuse)

MODES ACTIFS

ACTION D3 – DEVELOPPER LE STATIONNEMENT POUR LES VELOS

Constat

Un des grands freins à l'utilisation du vélo est le manque de parking vélos en voirie, aux arrêts de transport public (gares ferroviaires et routières) et dans les pôles commerciaux, scolaires, sportifs et culturels.

Bien qu'il n'existe pas d'inventaire de l'offre en stationnement pour les cyclistes dans les différentes communes, les visites de terrain ont permis de se rendre compte que le stationnement pour les vélos est très peu développé sur le territoire SESSAM. A l'exception des gares où l'offre en stationnement est actuellement supérieure à la demande, on retrouve très peu d'abris pour vélos.

Figure 8: Abris pour vélos aux gares de Walcourt et Couvin

Objectifs

- Convaincre les citoyens d'utiliser leur vélo pour leurs déplacements quotidiens
- Eviter de décourager les cyclistes qui seraient victimes d'un vol ou d'un acte de vandalisme
- Institutionnaliser le vélo en augmentant sa visibilité sur l'espace public

Mise en œuvre

Stationnement vélo

Un stationnement vélo de qualité est un outil indispensable pour la promotion du vélo. La présence de stationnements vélos à proximité des arrêts du TEC et dans les gares est un levier important pour encourager l'utilisation du transport public et éviter la saturation du stationnement dans les gares et les nuisances liées au trafic souhaitant rejoindre ces gares.

Même si la faible demande s'explique actuellement par l'absence de culture cyclable due au manque d'infrastructures et services dédiés aux cyclistes, il faut persévérer dans l'aménagement de parkings pour vélo.

Le type d'équipement dépend de la durée de stationnement et revêt une grande importance pour éviter les vols et le vandalisme.

Les arceaux et abris

Des stationnements vélos de taille réduite permettent aux cyclistes d'attacher leur vélo pendant de courtes périodes, à proximité de leur destination. Les modèles en arceau sont conseillés car ils répondent à ces différents critères :

- pour le gérant de la voirie : l'arceau est facile à installer et à entretenir, solide et difficile à vandaliser, ce qui fait qu'il est peu onéreux. De plus, il existe de nombreux modèles permettant d'être en harmonie avec le mobilier urbain environnant.
- Pour les cyclistes : il est pratique, stable, compatible aux différents vélos et bien sûr efficace contre le vol car il permet d'attacher à la fois le cadre et la roue avant.

Le modèle en U renversé en inox garantit un bon maintien des vélos et de son cadre (pas de risque de roue tordue). L'inox a

l'avantage d'être très résistant et ne demande aucun entretien (pas de nécessité de repeindre).

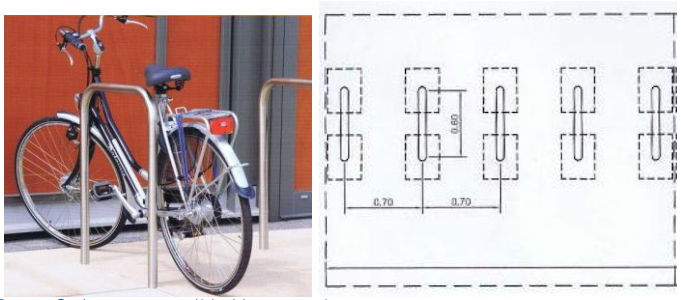


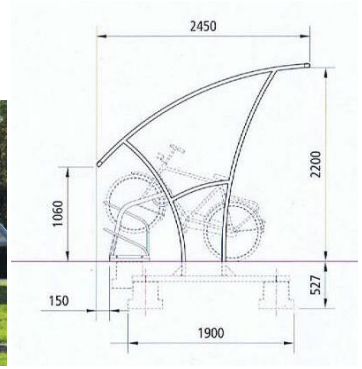
Figure 9: Arceau - modèle U renversé

Ces arceaux doivent être installés près des commerces et services, près des équipements sportifs et sont recommandés pour du stationnement à court-terme.

On les placera de préférence:

- dans un endroit bien visible (contrôle social)
- à proximité immédiate de l'entrée piétonne des bâtiments (<100m) pour éviter aux cyclistes un long trajet à pied entre le parking et leur destination

Un abri est le bienvenu afin de protéger les vélos et surtout leurs équipements (sacoches, siège enfant, casque, …). Ce type d'aménagement est recommandé pour du stationnement de plus longue durée : entreprises, administrations, écoles, pôles multimodaux,…



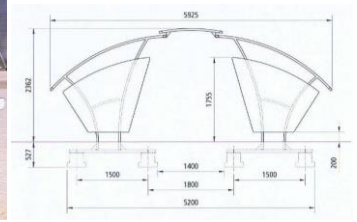


Figure 10: Arceaux équipés d'abris

Les boxes à vélo

Les cyclistes peuvent également avoir besoin d'un stationnement de plus longue durée ou encore de pouvoir stocker leur vélo en sécurité durant la nuit en dehors de leur domicile. Peu de logements permettent le stationnement aisé des vélos. Une solution consiste à aménager des stationnements collectifs sécurisés en voirie telles que les boxes à vélos.

Il s'agit d'abris grillagés couverts et fermés à clef pouvant accueillir jusqu'à 5 vélos. Faciles à utiliser, ces boxes sont conçus pour s'intégrer dans un espace de stationnement automobile. Ces abris peuvent être payants ou non, et la gestion peut se faire par la Commune, une ASBL ou un comité d'habitants. Pour démarrer, la commune peut prendre l'option de mettre à disposition quelques boxes en lançant un appel à candidature pour le choix des emplacements. Par la suite, la commune pourra réagir selon les demandes de la population.

Figure 11: Box à vélo (Source : Bruxelles-Ville)

Les vélostations

Dans des grandes gares ou dans des centres urbains importants, on observe également le développement de vélostations qui sont de grands parkings à vélos sécurisés et surveillés soit par du personnel soit par des moyens électroniques (contrôles d'accès, caméras, etc.). L'utilisation de ces installations est souvent payante et s'accompagne souvent d'autres services : entretien, réparation et location de vélos.

La mise en œuvre de vélostations ne semble pas se justifier actuellement à beaucoup d'endroits sur le territoire SESSAM dès lors que la pratique du vélo y est faible. Toutefois, à mesure que les efforts consentis pour augmenter le nombre de cyclistes porteront leurs fruits, une vélostation pourrait s'envisager dans les gares de Couvin et Walcourt. Une réflexion pourrait également être menée pour créer une ou plusieurs vélostations dans des points stratégiques autour des Lacs de l'Eau d'Heure : centre d'accueil, villages de vacances, etc.

Plus d'infos :
http://www.velostation.ch/fr/documents/documentation/

Panneaux d'information

Des panneaux d'information peuvent être prévus à proximité des abris vélos en vue d'informer sur les réseaux cyclables et les services à disposition des cyclistes (vélocistes, restauration, etc.)

Figure 12: Panneau d'information (Source : Marche-en-Famenne)

Acteurs

- Communes et intercommunales
- Région wallonne (SPW DG02 et Directions des Routes)
- Associations cyclistes
- Opérateurs de transport

Budget et financement

Le groupe SNCB a mobilisé des budgets pour équiper progressivement l'ensemble des gares et points d'arrêts avec du stationnement vélo. Les principales gares de la zone SESSAM disposent déjà d'abris vélo. Le groupe TEC peut intervenir financièrement pour le placement d'abris vélo dans le cadre de son rôle de Manager de la Mobilité. Les communes sélectionnées dans le cadre du projet « Communes pilotes cyclables » disposent d'un budget pour mettre en place du stationnement vélo sur leur territoire.

Le budget estimatif pour la réalisation de stationnement vélo est le suivant :

- Arceau (U renversé) : 250-300€ HTVA
- Abri simple (5 arceaux) : 2000-3000€ HTVA
- Box vélo : 2.000€ HTVA
- Revêtement du sol : 100€/m^2

Bonnes pratiques

Boxes à vélo à la gare d'Ottignies

La gare d'Ottignies est équipée d'une vingtaine de boxes à vélo qui rencontrent un succès croissant. La location mensuelle est de 8 euros et la location annuelle est de 65€, moyennant le paiement d'une caution de 200€.

Figure 13 : Box

Véloparcs de Strasbourg, France

La Communauté urbaine de Strasbourg a fortement développé ses capacités d'accueil de vélo en liaison avec les principaux pôles multimodaux en créant une quinzaine de véloparcs à proximité directe des arrêts de son réseau de trams et de bus dont l'accès est gratuit avec la carte Badgéo, titre de transport multimodal strasbourgeois. Ces véloparcs sont des espaces autonomes de stationnement sécurisé pour les vélos qui sont relativement faciles à implanter le long des axes structurants.

Figure 14 : Véloparc (Source : Communauté urbaine de Strasbourg)

ACTION D4 – DEVELOPPER LES SERVICES POUR LES CYCLISTES

Constat

Les services pour les cyclistes sont peu présents dans la zone d'étude. Au même titre que pour l'utilisation d'une voiture, il est primordial que les cyclistes disposent de services pour être conseillés sur l'achat et l'entretien de leur vélo et puissent également effectuer des locations de vélo dans le cadre de leurs loisirs. Ceci est particulièrement important pour la promotion du cyclotourisme (voir ci-après).

Objectifs

- Offrir aux cyclistes des possibilités d'entretien et de réparation de leur vélo
- Permettre aux citoyens et aux touristes de pratiquer le vélo sans en posséder un
- Créer de l'emploi local peu qualifié (entreprises d'économie sociale)

Mise en œuvre

Entretien et réparation

La pratique régulière du vélo nécessite de disposer d'un vélo en bon état de fonctionnement et correctement équipé notamment contre le vol. Des services d'entretien et de réparation des vélos doivent progressivement se développer sur le territoire SESSAM. Dans un premier temps, des actions doivent être menées pour recenser les vélocistes présents sur le territoire et diffuser l'information sur les sites communaux, dans les brochures et cartes touristiques et dans le cadre de la mise en place d'une centrale de mobilité. Des réflexions doivent également être menées pour créer des petits points vélos qui pourront être confiés à une entreprise d'économie sociale.

A plus long terme, par exemple dans le cadre du développement des alentours de la gare de Walcourt ou de Couvin, on peut imaginer l'ouverture d'un point vélo. Les points vélo ont pour but de promouvoir la combinaison de l'usage du vélo avec celui des transports en commun. Ils offrent des services vélo à proximité des nœuds de mobilité les plus fréquentés. Les collaborateurs surveillent et entretiennent les parkings vélo et les cyclistes peuvent faire appel au point vélo pour la location d'un deux-roues ou pour de petites réparations.

Plus d'infos : http://www.fietsenwerk.be/

Figure 15: Localisation des points vélos en Belgique (Source: Fiets en Werk)

Location de vélos

Les acteurs du territoire SESSAM doivent coopérer afin de développer les possibilités de location de vélos tant pour les habitants que pour les touristes.

La location de vélos peut s'envisager dans différents lieux :

- Vélocistes
- Maisons du tourisme et lieux touristiques
- Gares
- Villages de vacances

La SNCB-Holding a lancé en 2011 un service de vélos en libre service, notamment électriques, appelé Blue-bike. Celui-ci est encore peu disponible en Wallonie mais se développe progressivement. Ce service offre une réelle complémentarité avec le transport public car il permet à un usager du train de rejoindre sa destination finale en vélo depuis une gare.

Figure 16: Stations Blue-Bike à la gare de Gand-Saint-Pierre

Figure 17: Localisation des stations Blue-Bike en Belgique (Source: B-Holding)

Des contacts doivent être pris avec le groupe SNCB pour envisager à moyen terme l'extension du service aux principales gares SESSAM. En contrepartie, les communes doivent s'engager à développer rapidement des infrastructures cyclables pour les cyclistes et à assurer la promotion du système.

Acteurs

- Communes et intercommunales
- Maisons du tourismes et lieux touristiques
- Région wallonne (SPW DG02 et Directions des Routes)
- Associations cyclistes
- Opérateurs de transport
- Vélocistes

MODES ACTIFS

Bonnes pratiques

Société d'économie sociale MaxMobiel à Gand

La société d'économie sociale MaxMobiel à Gand offre des services de location, entretien et réparation de vélos; elle permet le stationnement sécurisé de vélos et assure la livraison de colis à vélo. L'asbl MaxMobiel vise la mise en place d'initiatives durables en matière de déplacements domicile-travail. Ce projet a été mis en place grâce au soutien de la Ville de Gand, de la Province de Flandre Occidentale et de la Région flamande dans le cadre du « Pendelplan ».

Plus d'infos : www.max-mobiel.be

Figure 18: Site Web de MaxMobiel à Gand

Le système Brompton Dock

Le système Brompton Dock est un système autonome de location de vélos pliants qui a été développé par la prestigieuse marque anglaise Brompton. Ce système a le mérite de fonctionner de manière modulaire et ne nécessite pas de longue enfilade de bornes puisque le système de casiers sur deux étages permet de ranger jusqu'à 40 vélos sur l'équivalent d'une seule place automobile. La structure est composée à 95% de matériaux recyclés et fonctionne à l'énergie solaire. L'avantage très net du casier est que le vélo reste à l'abri des intempéries et surtout du vandalisme. La location d'un vélo revient entre 3 et 6€ par jour en fonction du type d'abonnement (respectivement 50€ ou 15€ annuellement).

Plus d'infos : http://www.bromptondock.co.uk/

Figure 19: Système Brompton Dock à la gare de Guildford dans la banlieue de Londres (Source : Brompton)

ACTION D5 – PROMOUVOIR LE CYCLOTOURISME

Constat

Comme décrit précédemment, les infrastructures cyclables sont, à l'exception des tronçons du RAVeL, peu développées dans le sud de l'Entre-Sambre et Meuse. Ceci a pour conséquence que la pratique du vélo est anecdotique à l'exception des cyclotouristes lors des mois d'été. Le territoire dispose pourtant de tous les atouts pour développer une véritable politique cyclable au profit tant des déplacements fonctionnels (voir ci-dessus) que de loisir. Ces derniers permettraient de développer davantage le cyclotourisme et de renforcer la compétitivité du territoire en matière de tourisme.

On recense au total quelque 80 kilomètres de RAVeL ayant été aménagés dans la zone SESSAM.

Ces tronçons sont les suivants :

- Le RAVeL 2 relie Mariembourg à Hastière : itinéraire de 28,4km disposant d'un revêtement asphalté.
- Le RAVeL 109/2 permet de relier Biesme-sous-Thuin à Chimay (17,4 km) en passant par Sivry-Rance et Froidchapelle.
- Le RAVeL autour du Lac de l'Eau d'Heure (17,4 km) permet une balade autour du lac de l'Eau d'Heure et rejoint ensuite le Ry jaune et Falemprise
- Le RAVeL autour du Ry de Rome (4,9 km)
- Le RAVeL L111 (1,75 km) relie la gare de Berzée au centre du village de Thy-le-château. Cette section est idéale pour les déplacements quotidiens.
- Le RAVeL 523 (8,7 km), sur l'ancienne ligne vicinale 451, relie Olloy sur Viroin à Oignies en Thiérache

D'autres tronçons sont en cours d'aménagement ou d'étude :
- Le RAVeL 156 reliera d'ici fin 2012 Chimay à Macon (10 km)
- Le RAVeL L111 doit être prolongé pour relier Thuin et Walcourt

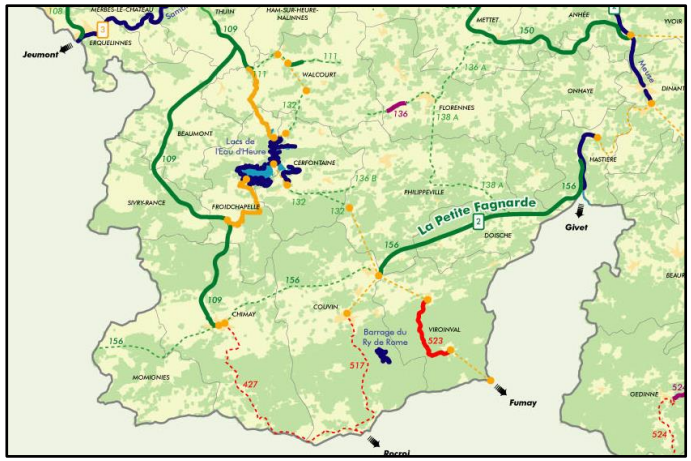


Figure 20: Tronçons du RAVeL aménagés ou en cours d'aménagement sur la zone d'étude, source: htpp://ravel.wallonie.be

Objectifs

- Développer le tourisme et permettre la création d'emplois locaux
- Valoriser le RAVeL et les investissements importants qui ont été réalisés
- Mutualiser les moyens financiers pour le développement de la politique cyclable
- Limiter le trafic automobile induit par les vacanciers

Mise en œuvre

Les cyclotouristes ont besoin pour leur activité d'un certain nombre de services et les acteurs du sud de l'Entre Sambre et Meuse doivent soutenir leur développement par différentes mesures.

Mettre en place des itinéraires touristiques

Des parcours de durée et de complexité différentes doivent être élaborés pour permettre aux cyclotouristes de circuler entre les pôles touristiques majeurs et d'organiser facilement leur itinéraire en fonction de la durée de leur séjour.

La mise en place d'un réseau de « points nœuds » est particulièrement adaptée aux déplacements de loisirs car ceux-ci permettent aisément de définir un itinéraire reliant plusieurs lieux d'intérêt. Les points de repères sont numérotés et des panneaux indiquent à chaque intersection la direction des "points nœuds" les plus proches.

Figure 21: Panneau de signalisation des points-nœuds (Source : Fietsnet)

Tout au long des itinéraires, il faut également permettre l'accueil des vélos dans les sites et monuments ouverts à la visite et mettre à disposition des services pour les cyclistes : entretien, réparation, …

Développer les possibilités de louer un vélo

De nombreux touristes seront tentés par une balade d'un ou plusieurs jours dans la région mais n'auront pas nécessairement de vélo à disposition. Des points de location de vélos doivent être créées en plusieurs endroits facilement accessibles en transport public, notamment dans les maisons du Tourisme ainsi qu'aux Lacs de l'Eau d'Heure. Des nouveaux systèmes de location de vélos se développent et pourraient parfaitement s'adapter au contexte de SESSAM où la demande ne se manifeste que pendant la belle saison (voir bonnes pratiques). Les hôtels et chambres d'hôtes qui mettent des vélos à disposition doivent être recensés et l'information doit être disponible via les sites de promotion du cyclotourisme.

Assurer un hébergement approprié

Une condition primordiale du succès du cyclotourisme est d'offrir des possibilités d'hébergement variées le long des itinéraires avec un maillage suffisamment fin et doivent comporter un garage à vélo sécurisé.

Il est utile également de développer le transport des bagages et des personnes entre les étapes. Une attention particulière doit être apportée à la possibilité pour les cyclotouristes de rejoindre leur logement de départ depuis les gares par la mise en place de navettes et/ou la promotion des services de transport à la demande en ayant recours aux services d'une centrale de mobilité.

Enfin, il faut offrir des solutions de restauration rapide et à emporter dans un format adapté pour les cyclistes.

Renforcer l'information touristique

Les acteurs du tourisme doivent se fédérer pour créer une plateforme d'information spécifique sur le cyclotourisme dans le sud de l'Entre Sambre et Meuse afin de spécialiser l'accueil et l'information touristique. Tous les services décrits précédemment doivent y être répertoriés et le cyclotouriste doit être en mesure d'établir son itinéraire complet en ce compris son déplacement à l'arrivée et au départ, son logement et les possibilités de transfert de ses bagages. Des cartes pliantes et plastifiées ainsi que des outils numériques doivent être mis à disposition des touristes.

L'information doit être disponible dans plusieurs langues et un important travail de promotion doit être effectué auprès des orga-

nismes touristiques des régions voisines en vue de faire connaître les atouts de la Région.

Il est indispensable également d'animer le réseau touristique par l'organisation d'événements (fêtes du vélo, balades thématiques, jeux-concours, etc.) pour faire promouvoir le réseau de cyclotourisme aux visiteurs mais également aux acteurs du tourisme (hôtels, chambres d'hôtes, gîtes, restaurants, etc.).

Acteurs

La promotion du cyclotourisme doit faire partie intégrante de la politique touristique des Provinces et des maisons du tourisme. Pour être satisfaisante, elle doit veiller à offrir aux amateurs de cyclotourisme des informations sur tous les aspects de leur séjour : accessibilité, hébergement, location de vélos, transfert des bagages, …

- Maisons du tourisme et sites touristiques
- GAL et communes
- Associations de cyclistes
- Opérateurs de transport public
- Acteurs du tourisme

Bonnes pratiques

Famenne à vélo

Le Pays de Famenne a développé un réseau de 350 kilomètres de balades à vélo, à cheval sur les provinces de Namur et du Luxembourg afin de valoriser le patrimoine naturel et culturel de ce territoire. Une stratégie de communication comportant la mise à disposition de nombreux outils numériques (Site Web, applications Smartphones, …) permet la promotion efficace du cyclotourisme dans la région.

Plus d'infos : http://www.famenne-a-velo.be/

Figure 22: Site Web de promotion du cyclotourisme dans le Pays de Famenne (Source : Famenne à vélo)

Figure 23: Carte des itinéraires de cyclotourisme dans le Pays de Famenne (Source : Famenne à vélo)

Véli-Bourgogne – Location de vélo en Bourgogne

La région de Bourgogne a développé un plan ambitieux de promotion du cyclotourisme le long de ses canaux. De nombreux circuits incluant la location du vélo, le logement et le transfert des bagages entre les étapes sont proposés. Par ailleurs, plus de deux cents vélos sont disponibles à la location et peuvent être loués dans une

station et déposés dans une autre. Enfin, des partenariats sont menés avec les opérateurs de transport afin de faciliter l'accessibilité des circuits en transport public.

Plus d'infos : http://www.velibourgogne.com/

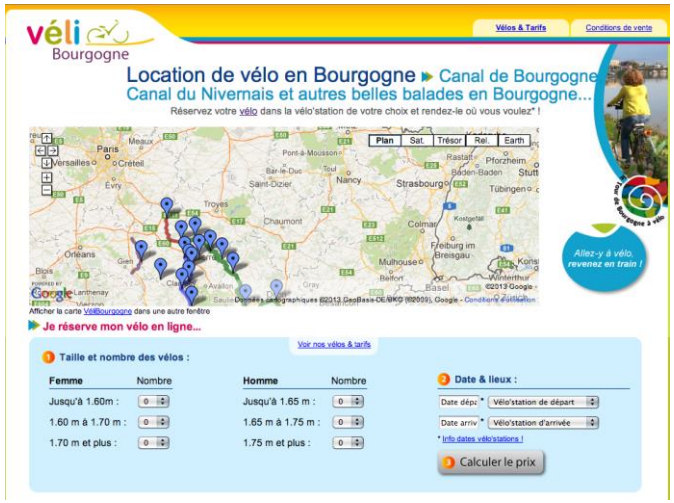


Figure 24: Circuits cyclotouristiques et système de location de vélos en Bourgogne (Source : Vélibourgogne)

Réseau de points nœuds en Wallonie Picarde

L'Agence Intercommunale de Développement IDETA a engagé une démarche ambitieuse de développement et de valorisation de l'activité « Vélo »en Wallonie picarde. Une première étape a été franchie avec la validation précise des tracés ainsi que leur système d'articulation en réseau « points nœuds », fidèle au système mis en place en Flandre. Depuis, un travail précis de localisation des espaces d'implantation des balises directionnelles (poteaux + panneaux) a été effectué. Un marché de service est en cours pour la fabrication et la pose de la signalétique. L'Agence Intercommunale de Développement IDETA se positionne comme pilote au niveau wallon grâce à la mise en place de ce système de balisage vélo.

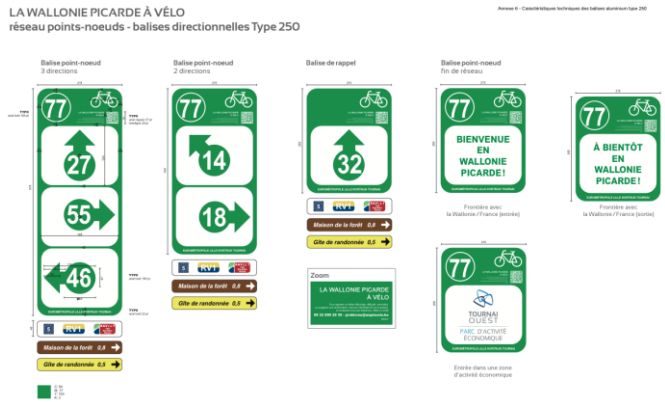


Figure 25: Panneaux de signalisation des points-nœuds en Wallonie Picarde (Source : IDETA)

Retombées économiques de la politique de cyclotourisme « La Loire à Vélo »

Une étude a été menée en 2011 pour évaluer les retombées économiques du vaste programme de promotion du cyclotourisme intitulé « La Loire à Vélo ». Ce programme est devenu un élément structurant de l'aménagement du territoire et de l'offre touristique des régions Pays de la Loire et Centre et la Loire est désormais une destination touristique confirmée.

L'étude a évalué le nombre de cyclistes annuels à 736.000. Les touristes représentent 48% de la fréquentation annuelle dont 36% sont des étrangers. Les autres cyclistes sont des résidents excursionnistes en loisirs. La durée de séjour des touristes est de 8 jours, soit une durée de séjour supérieure à la moyenne régionale (6 jours). Près d'1/4 des cyclistes pratique le vélo en itinérance.

Les touristes à vélo génèrent 96% des retombées économiques avec une dépense de 68€ par jour (89€ pour les touristes étran-

gers). Soit un impact économique direct pour 2010 estimé à 15,3 millions d'euros[5]. Ces résultats extraordinaires sont le fruit d'un effet de levier de l'investissement public efficace après 10 années d'investissements des collectivités (2 régions, 6 départements et 6 agglomérations) soit 50M d'€. A terme, ce sont 800 kilomètres d'itinéraires Eurovélo qui seront balisés et sécurisés.

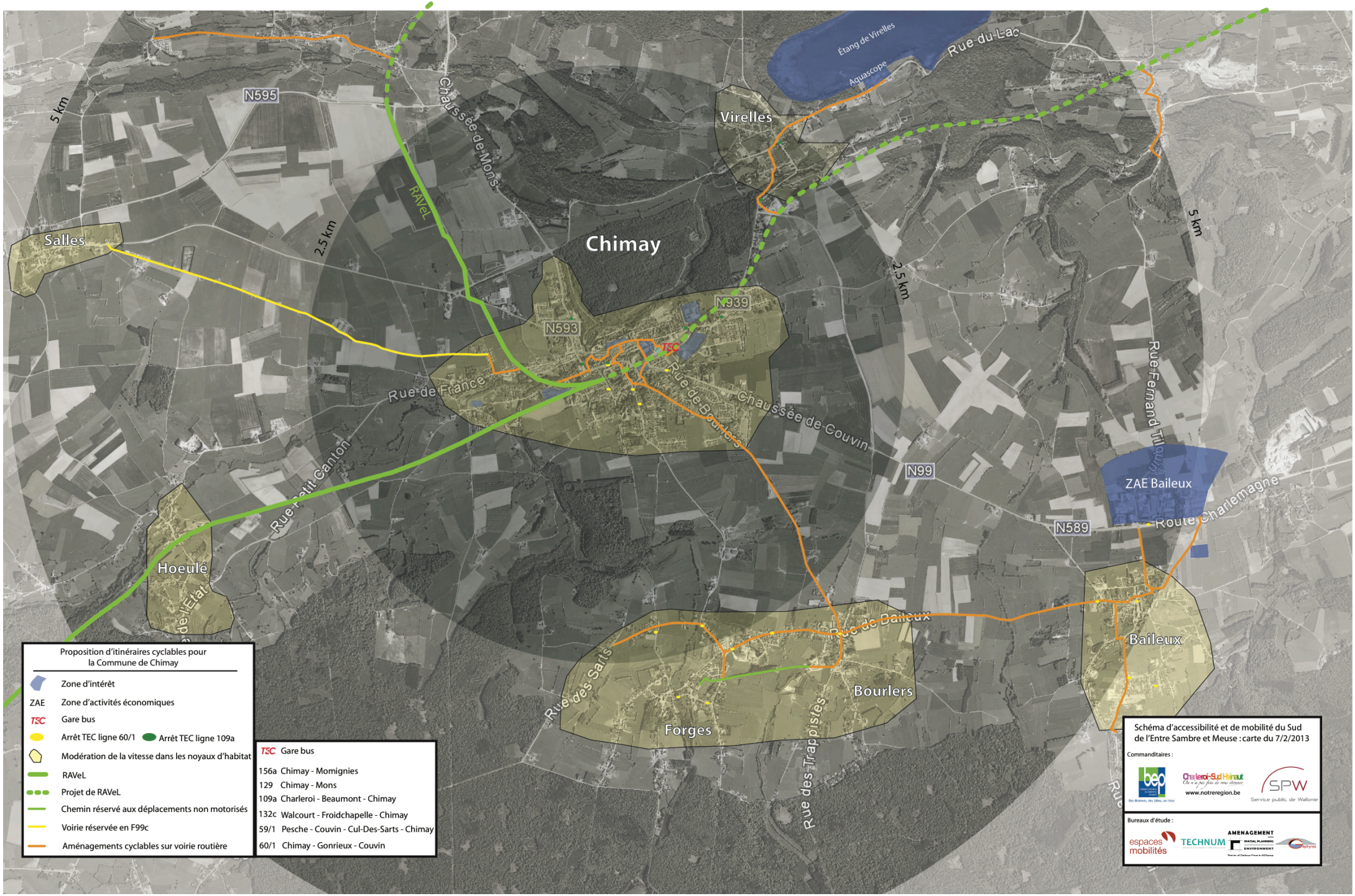
Plus d'infos : http://www.agence-paysdelaloire.fr/Actualites/etude-loire-a-velo

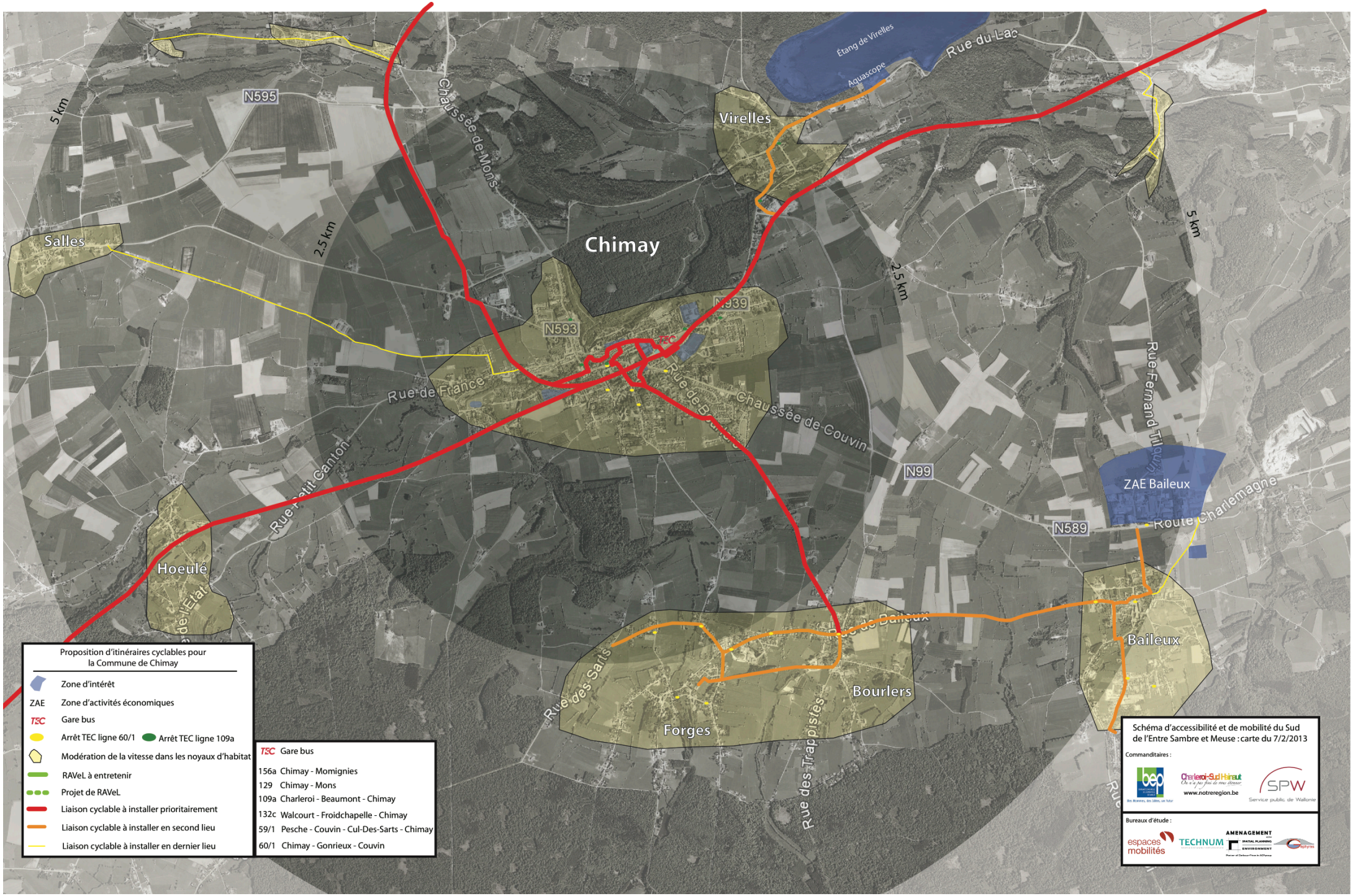
http://www.loireavelo.fr/

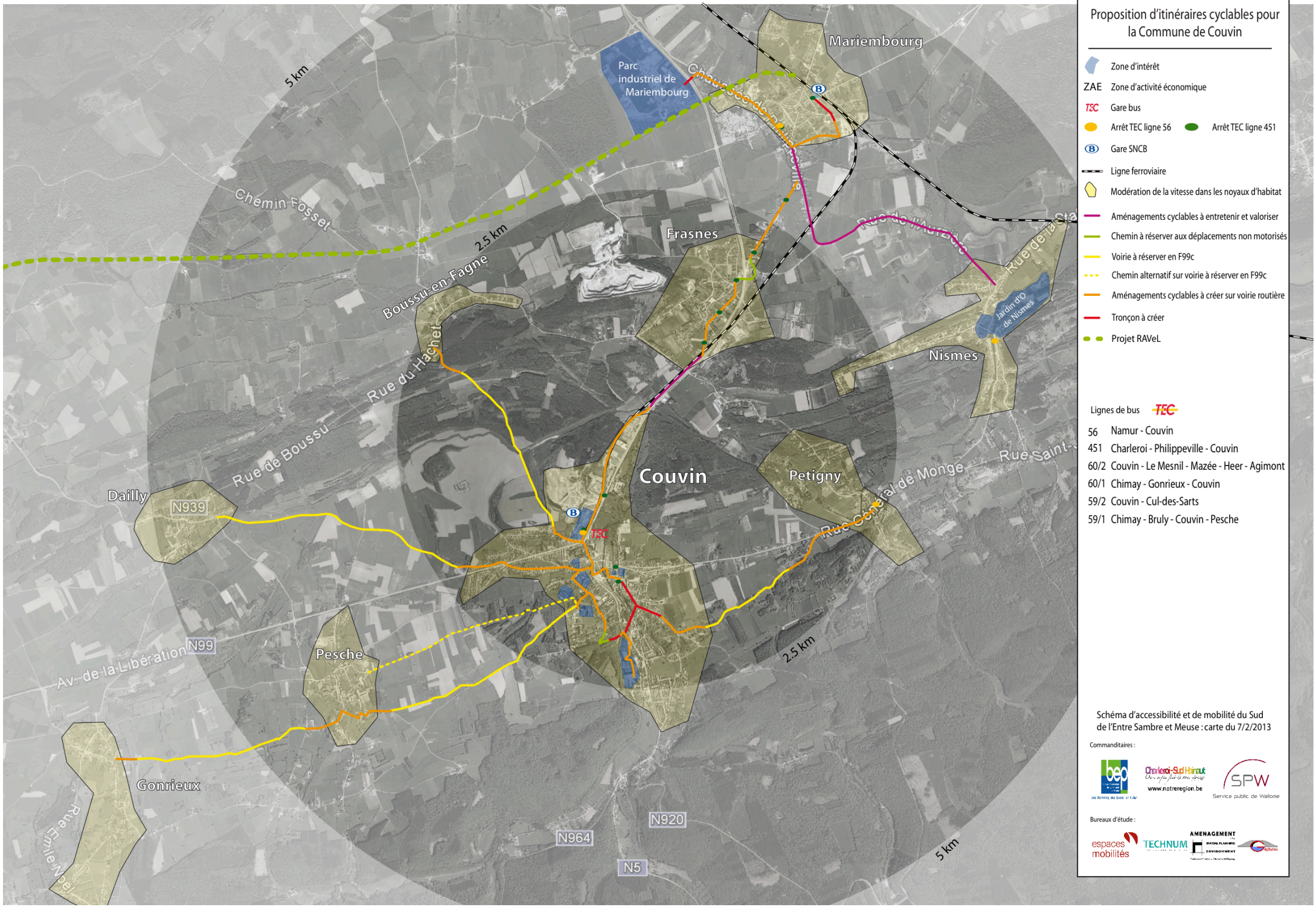
Figure 26: Site Web de promotion du cyclotourisme dans les Pays de la Loire (Source : Loire à vélo)

[5] Si l'on intègre les dépenses générées par les kilomètres parcourus dans le cadre de boucles, les retombées de La Loire à Vélo pourraient atteindre 24,4 millions d'€ par an.

Marzelle
Strée
Thirimont
5 km
2,5 km
Beaumont
Chaussée de Charleroi
RAVeL
Leval-Chaudeville
Leugnies
N597
N596
Capitaine
Barbençon
Solre-Saint-Géry
Chaussée de Chimay
2,5 km
5 km
Les Peupliers
Proposition d'itinéraires cyclables pour la Commune de Beaumont
Noyau d'habitat
Zone d'intérêt
Arrêt TEC lignes 109a et 134
TEC Gare de bus
Itinéraire cyclable à identifier
Voirie réservée en F99c
RAVeL
Aménagements cyclables sur voirie routière
Tronçon à créer
Schéma d'accessibilité et de mobilité du Sud de l'Entre Sambre et Meuse : carte du 7/2/2013
Commanditaires :
www.notreregion.be
Service public de Wallonie
Bureaux d'étude :
espaces mobilités
TECHNUM
AMENAGEMENT


Étang de Virelles
Aquascope
Rue du Lac
N595
Chaussée de Mons
RAVeL
5 km
2.5 km
Virelles
Salles
Chimay
N939
N593
TSC
Rue de France
Rue de Bourlers
Chaussée de Couvin
N99
Rue Fernand Tilquin
ZAE Baileux
Route Charlemagne
N589
Rue Petit Canton
Hoeulé
Rue de Baileux
Rue des Sarts
Bourlers
Forges
Rue des Trappistes
Baileux
Proposition d'itinéraires cyclables pour la Commune de Chimay
Zone d'intérêt
ZAE Zone d'activités économiques
TSC Gare bus
Arrêt TEC ligne 60/1
Arrêt TEC ligne 109a
Modération de la vitesse dans les noyaux d'habitat
RAVeL
Projet de RAVeL
Chemin réservé aux déplacements non motorisés
Voirie réservée en F99c
Aménagements cyclables sur voirie routière
TSC Gare bus
156a Chimay - Momignies
129 Chimay - Mons
109a Charleroi - Beaumont - Chimay
132c Walcourt - Froidchapelle - Chimay
59/1 Pesche - Couvin - Cul-Des-Sarts - Chimay
60/1 Chimay - Gonrieux - Couvin
Schéma d'accessibilité et de mobilité du Sud de l'Entre Sambre et Meuse : carte du 7/2/2013
Commanditaires :
www.notreregion.be
Bureaux d'étude :
espaces mobilités
TECHNUM
AMENAGEMENT
SPATIAL PLANNING
ENVIRONMENT
Cephyrs


Étang de Virelles
Aquascope
Rue du Lac
N595
5 km
Chaussée de Mons
Virelles
Salles
2.5 km
Chimay
N939
N593
TEC
Rue de France
Rue de Bourlers
Chaussée de Couvin
2.5 km
5 km
Rue Fernand Tilquin
N99
ZAE Baileux
N589
Route Charlemagne
Rue Petit Canton
Hoeulé
Rue des Sarts
Bourlers
Forges
Rue des Trappistes
Baileux
Proposition d'itinéraires cyclables pour la Commune de Chimay
Zone d'intérêt
ZAE Zone d'activités économiques
TEC Gare bus
Arrêt TEC ligne 60/1
Arrêt TEC ligne 109a
Modération de la vitesse dans les noyaux d'habitat
RAVeL à entretenir
Projet de RAVeL
Liaison cyclable à installer prioritairement
Liaison cyclable à installer en second lieu
Liaison cyclable à installer en dernier lieu
TEC Gare bus
156a Chimay - Momignies
129 Chimay - Mons
109a Charleroi - Beaumont - Chimay
132c Walcourt - Froidchapelle - Chimay
59/1 Pesche - Couvin - Cul-Des-Sarts - Chimay
60/1 Chimay - Gonrieux - Couvin
Schéma d'accessibilité et de mobilité du Sud de l'Entre Sambre et Meuse : carte du 7/2/2013
Commanditaires :
www.notreregion.be
Service public de Wallonie
Bureaux d'étude :
espaces mobilités
TECHNUM
AMENAGEMENT
SPATIAL PLANNING
ENVIRONMENT
Ephyras



Proposition d'itinéraires cyclables pour la Commune de Couvin

- Zone d'intérêt
- ZAE Zone d'activité économique
- TEC Gare bus
- Arrêt TEC ligne 56
- Arrêt TEC ligne 451
- Gare SNCB
- Ligne ferroviaire
- Modération de la vitesse dans les noyaux d'habitat
- Aménagements cyclables à entretenir et valoriser
- Chemin à réserver aux déplacements non motorisés
- Voirie à réserver en F99c
- Chemin alternatif sur voirie à réserver en F99c
- Aménagements cyclables à créer sur voirie routière
- Tronçon à créer
- Projet RAVeL

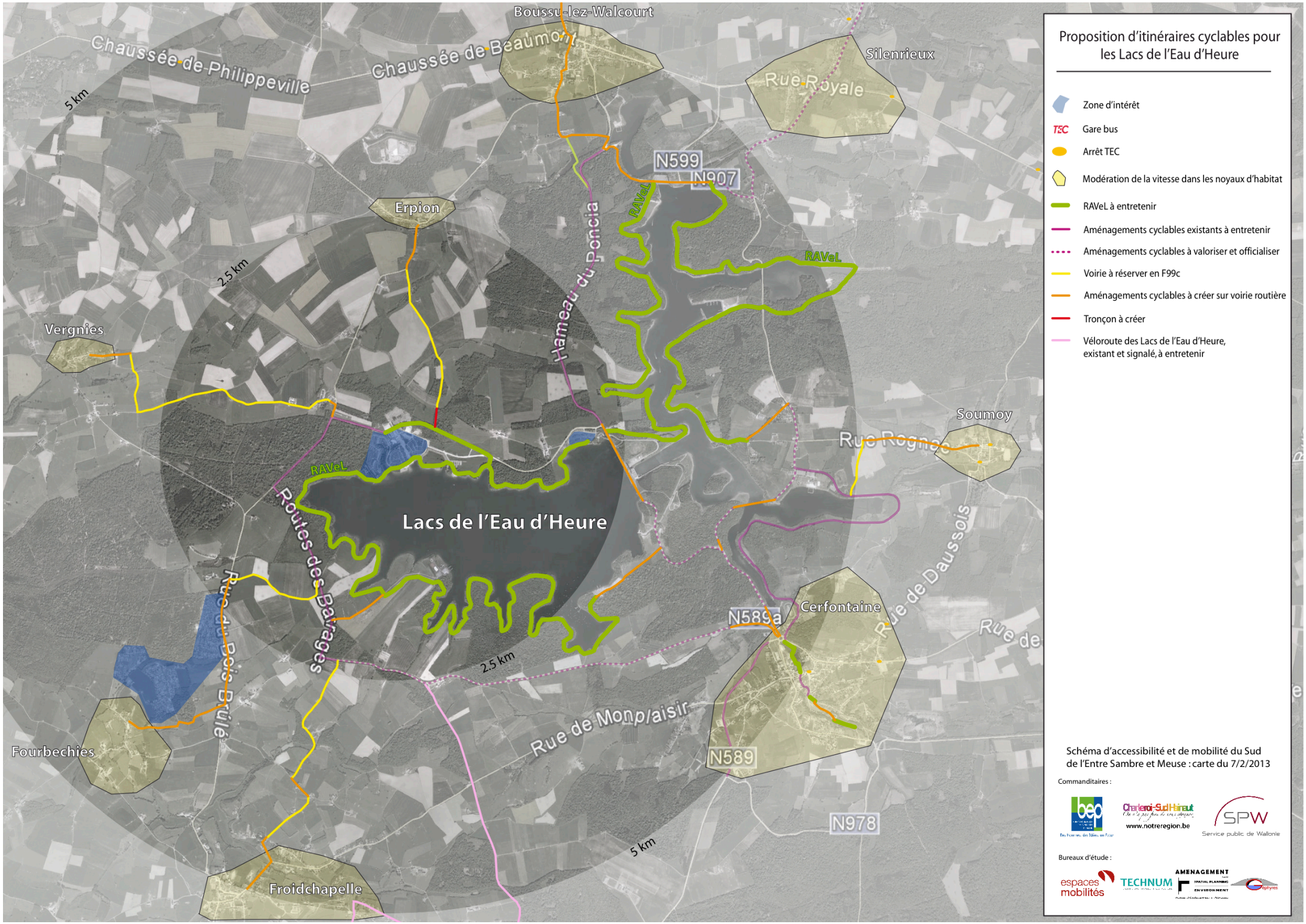
Lignes de bus TEC

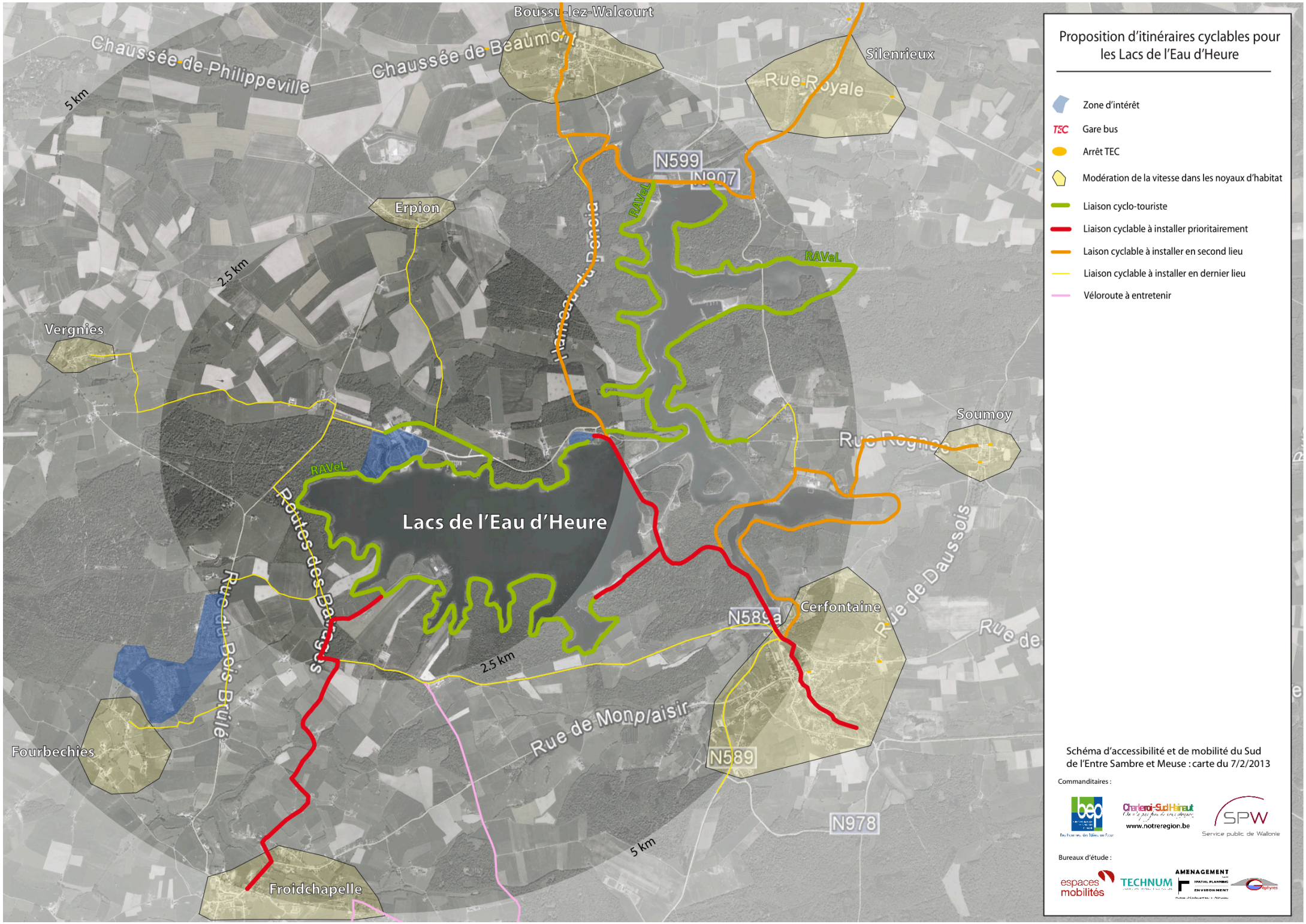
- 56 Namur - Couvin
- 451 Charleroi - Philippeville - Couvin
- 60/2 Couvin - Le Mesnil - Mazée - Heer - Agimont
- 60/1 Chimay - Gonrieux - Couvin
- 59/2 Couvin - Cul-des-Sarts
- 59/1 Chimay - Bruly - Couvin - Pesche

Schéma d'accessibilité et de mobilité du Sud de l'Entre Sambre et Meuse : carte du 7/2/2013

Commanditaires :

Bureaux d'étude :


Boussu-lez-Walcourt
Chaussée de Philippeville
Chaussée de Beaumont
Silenrieux
Rue Royale
5 km
N599
N907
Erpion
RAVeL
Hameau du Poncia
RAVeL
2.5 km
Vergnies
Soumoy
Rue Rogne
RAVeL
Lacs de l'Eau d'Heure
Route des Barrages
Rue de Daussois
Rue du Bois Brûlé
N589a
Cerfontaine
Rue de
2.5 km
Rue de Monplaisir
Fourbechies
N589
N978
5 km
Froidchapelle
Proposition d'itinéraires cyclables pour les Lacs de l'Eau d'Heure
Zone d'intérêt
Gare bus
Arrêt TEC
Modération de la vitesse dans les noyaux d'habitat
RAVeL à entretenir
Aménagements cyclables existants à entretenir
Aménagements cyclables à valoriser et officialiser
Voirie à réserver en F99c
Aménagements cyclables à créer sur voirie routière
Tronçon à créer
Véloroute des Lacs de l'Eau d'Heure, existant et signalé, à entretenir
Schéma d'accessibilité et de mobilité du Sud de l'Entre Sambre et Meuse : carte du 7/2/2013
Commanditaires :
www.notreregion.be
Service public de Wallonie
Bureaux d'étude :
espaces mobilités
TECHNUM
AMENAGEMENT



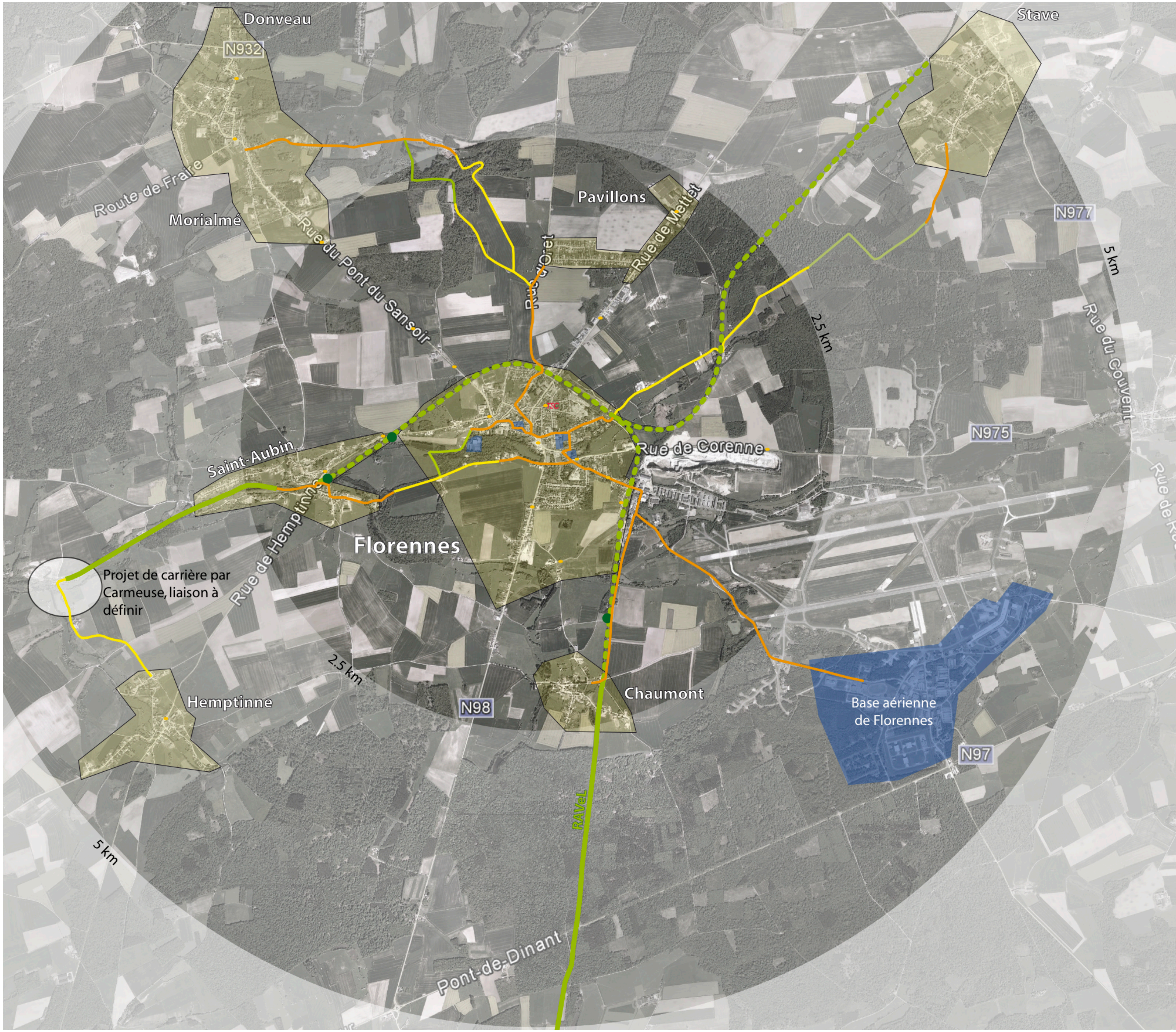
Proposition d'itinéraires cyclables pour les Lacs de l'Eau d'Heure

- Zone d'intérêt
- Gare bus
- Arrêt TEC
- Modération de la vitesse dans les noyaux d'habitat
- Liaison cyclo-touriste
- Liaison cyclable à installer prioritairement
- Laison cyclable à installer en second lieu
- Liaison cyclable à installer en dernier lieu
- Véloroute à entretenir

Schéma d'accessibilité et de mobilité du Sud de l'Entre Sambre et Meuse : carte du 7/2/2013

Commanditaires :

Bureaux d'étude :



Proposition d'itinéraires cyclables pour la Commune de Florennes

- Zone d'intérêt
- TEC Gare bus
- Arrêt TEC
- Modération de la vitesse dans les noyaux d'habitat
- RAVeL à entretenir
- Projet de RAVeL
- Ouvrage d'art à rénover
- Chemin à réserver aux déplacements non motorisés
- Voirie à réserver en F99c
- Aménagements cyclables à créer sur voirie routière

TEC Gare bus place de la Chapelle

56	Namur - Couvin
61	Florennes - Mettet/Ermeton-sur-Biert
20	Dinant - Florennes
136a	Florennes - Yves-Gomezée - Walcourt
136d	Florennes - Philippeville - Rance
138a	Florennes - Doische
138b	Charleroi - Florennes

Schéma d'accessibilité et de mobilité du Sud de l'Entre Sambre et Meuse : carte du 7/2/2013

Commanditaires :

bep — Des Hommes, des Idées, un Futur

Charleroi-Sud Hainaut — On n'a pas fini de vous étonner — www.notreregion.be

SPW — Service public de Wallonie

Bureaux d'étude :

espaces mobilités

TECHNUM

AMENAGEMENT — SPATIAL PLANNING — ENVIRONMENT

Zéphyres

Proposition d'itinéraires cyclables pour la Commune de Florennes

- Zone d'intérêt
- TEC Gare bus
- Arrêt TEC
- Modération de la vitesse dans les noyaux d'habitat
- RAVeL potentiel
- Ouvrage d'art à rénover
- Liaisons cyclables à installer prioritairement
- Liaisons cyclables à installer en second lieu
- Liaisons cyclables à installer en dernier lieu

TEC Gare bus place de la Chapelle

56	Namur - Couvin
61	Florennes - Mettet/Ermeton-sur-Biert
20	Dinant - Florennes
136a	Florennes - Yves-Gomezée - Walcourt
136d	Florennes - Philippeville - Rance
138a	Florennes - Doische
138b	Charleroi - Florennes

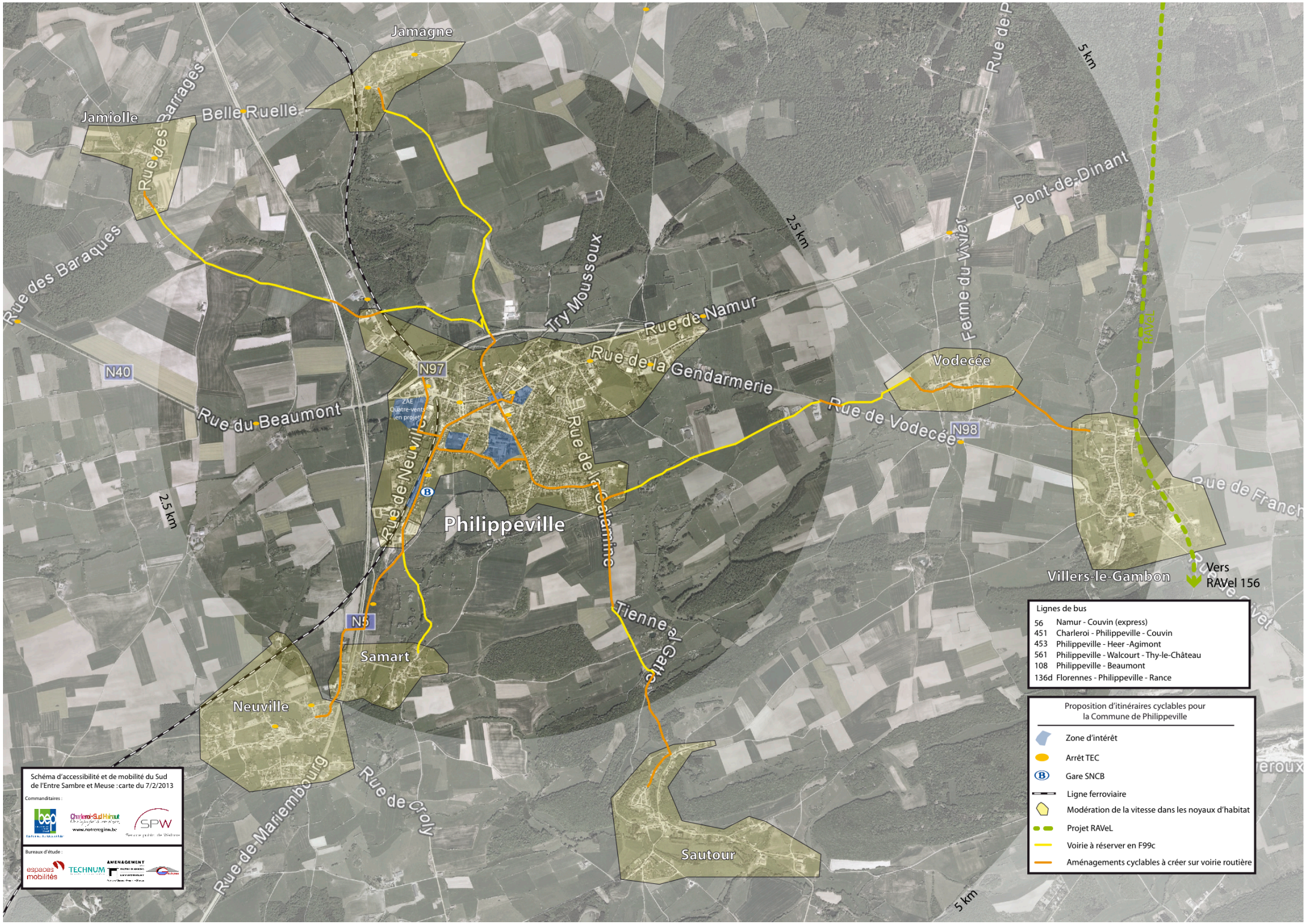
Schéma d'accessibilité et de mobilité du Sud de l'Entre Sambre et Meuse : carte du 7/2/2013

Commanditaires :

bep — Charleroi-Sud Hainaut, www.notreregion.be — SPW Service public de Wallonie

Bureaux d'étude :

espaces mobilités — TECHNUM — AMENAGEMENT — Zéphyres



Lignes de bus

56	Namur - Couvin (express)
451	Charleroi - Philippeville - Couvin
453	Philippeville - Heer -Agimont
561	Philippeville - Walcourt - Thy-le-Château
108	Philippeville - Beaumont
136d	Florennes - Philippeville - Rance

Proposition d'itinéraires cyclables pour la Commune de Philippeville

- Zone d'intérêt
- Arrêt TEC
- Gare SNCB
- Ligne ferroviaire
- Modération de la vitesse dans les noyaux d'habitat
- Projet RAVeL
- Voirie à réserver en F99c
- Aménagements cyclables à créer sur voirie routière

Schéma d'accessibilité et de mobilité du Sud de l'Entre Sambre et Meuse : carte du 7/2/2013

Commanditaires :

Bureaux d'étude :

Proposition d'itinéraires cyclables pour la Commune de Walcourt
Zone d'intérêt
ZAE Zone d'activité économique
TEC Gare bus
Arrêt TEC
Gare SNCB
Ligne ferroviaire
Modération de la vitesse dans les noyaux d'habitat
RAVeL
Projet RAVeL
Aménagements cyclables à valoriser et officialiser
Voirie à réserver en F99c
Aménagements cyclables à créer sur voirie routière
Lignes de bus TEC
561 Philippeville - Walcourt - Thy-le-Château
136a Florennes - Yves-Gomezée - Walcourt
132a Walcourt - Cerfontaine - Philippeville
111a 111b : lignes scolaires
Schéma d'accessibilité et de mobilité du Sud de l'Entre Sambre et Meuse : carte du 7/2/2013
Commanditaires :
www.notreregion.be
Service public de Wallonie
Bureaux d'étude :
espaces mobilités
TECHNUM
AMENAGEMENT
Walcourt
Thy-le-Château
Berzée
Vers Ossogne
Rue Tienne de Faulx
RAVeL
Gourdine
Route de Bonnières
5 km
Somzée
Pont des Diables
Laneffe
Route de Couvin
N9
Rue du Souvenir
Pry
ZAE Chastrès
Chastrès
2,5 km
Rue du Four
Rue-des-Ormes
Fraire
Rue Sault Poquet
2,3 km
Bois des Restins
Yves-Gomezée
Rue de Charleroi
Route-Nationale-5
5 km
Saint-Lambert

Berzée
Thy-le-Château
Gourdine
Somzée
Laneffe
Pry
Chastrès
ZAE Chastrès
Walcourt
Fraire
Yves-Gomezée
Route de Bonnières
Route de Couvin
Rue du Souvenir
Rue du Four
Rue-des-Ourmes
Rue Sault-Poquet
Bois des Restins
Route-Nationale-5
2,5 km
2,5 km
5 km
5 km
Proposition d'itinéraires cyclables pour la Commune de Walcourt
Zone d'intérêt
ZAE Zone d'activité économique
Gare bus
Arrêt TEC
Gare SNCB
Ligne ferroviaire
Modération de la vitesse dans les noyaux d'habitat
Liaison cyclable à installer prioritairement
Liaison cyclable à installer en second lieu
Liaison cyclable à installer en dernier lieu
Lignes de bus TEC
561 Philippeville - Walcourt - Thy-le-Château
136a Florennes - Yves-Gomezée - Walcourt
132a Walcourt - Cerfontaine - Philippeville
111a 111b : lignes scolaires
Schéma d'accessibilité et de mobilité du Sud de l'Entre Sambre et Meuse : carte du 7/2/2013
Commanditaires :
www.notreregion.be
Service public de Wallonie
Bureaux d'étude :
espaces mobilités
TECHNUM
AMENAGEMENT
SPATIAL PLANNING
ENVIRONMENT