



## Avis général

Après analyse du projet de SDT (version du 30 mars), nous trouvons le **projet global très positif** pour la mobilité à vélo.

Nous appuyons pleinement ces **objectifs globaux** :

- Soutenir une urbanisation et des modes de production économes en ressources (SA1)
- Soutenir les modes de transport plus durables (SA4)
- Organiser la complémentarité des modes de transport (AI6)
- Développer des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs (CC5)

Nous saluons également ces **principes généraux** énumérés dans le SDT, qui contribueront à un meilleur développement de la mobilité active :

- La Wallonie réduira l'**étalement urbain** en renforçant les **centralités** des villes et des villages. L'offre en services, en commerces et en logements y sera intensifiée
- Les déplacements carbonés seront réduits dans les centralités, en accordant, par ordre de priorité, la préférence au **piéton**, au **vélo**, au **transport public** et, en dernier recours, à la voiture au sein de l'espace public (principe STOP)
- La **mobilité active** (à pied et à vélo) sera privilégiée pour les déplacements de courtes distances (700 mètres à pied ou 3 kilomètres à vélo, soit une dizaine de minutes de déplacement).
- La Wallonie veillera à mettre les **citoyens** au cœur de l'ensemble des processus de décision pour les projets d'envergure au niveau régional, supra communal ou local.
- Les **acteurs locaux**, en concertation avec la Région, se coordonneront et coopéreront pour mettre en œuvre des stratégies et des projets supra communaux.

**Il nous semble toutefois nécessaire d'adapter quelques propositions du SDT pour permettre à toute personne en Wallonie de se déplacer à vélo en sécurité et dans des conditions confortables. Ces suggestions sont reprises ci-après.**



## Commentaires et adaptations souhaitées du SDT

### Réduire la consommation de sol - trajectoires d'artificialisation nette (SA1)

« Les principes de mise en œuvre qui suivent convergent pour réduire progressivement l'artificialisation nette des terres en vue de tendre vers zéro km<sup>2</sup>/an à l'horizon 2050 »  
**(SA1.P1)**

« Toute nouvelle artificialisation sera compensée en vue de tendre vers zéro km<sup>2</sup> d'artificialisation nette par an et au plus tard en 2050 à l'échelle régionale » **(SA1.P9)**

Il est important de maintenir les **infrastructures cyclo-piétonnes** hors du **calcul** des surfaces artificialisées, et de ne pas leur imposer une compensation à tout prix. Car ceci pourrait rendre le coût des nouveaux projets prohibitifs et rendre à certains endroits difficiles, voire impossible, la construction de nouvelles infrastructures séparées du trafic, pourtant indispensables au développement de la mobilité active.

### Répondre aux besoins des entreprises dans une perspective durable (SA3)

Nous soutenons cette proposition mais souhaitons la voir **étendue** à toutes les activités économiques. Les **parcs d'activité** en périphérie des centralités drainent beaucoup de monde et sont souvent localisés à une distance « cyclable » de celles-ci. Une mention de restriction aux seules activités tertiaires nous semble inopportune :

« Les espaces à développer pour l'activité économique, ~~surtout les activités du secteur tertiaire~~, sont bien desservis par les transports en commun et partagés ainsi que par les modes actifs. Les activités du secteur tertiaire s'implantent préférentiellement dans les centralités. Les quartiers de gare sont les plus appropriés pour l'implantation de quartiers d'affaires. » **(SA3éco.P5)**

Par ailleurs, les activités du **secteur secondaire** peuvent aussi dans une certaine mesure s'implanter dans les centralités (TPE et PME dont l'activité n'est pas ou peu impactante). Ceci n'est pas assez soutenu par ces deux articles :

« Les activités économiques compatibles avec la résidence peuvent s'implanter dans les zones d'habitat (zone d'habitat, zone d'habitat à caractère rural) de même que dans les zones d'enjeu communal et d'aménagement communal concerté pour autant que la carte d'affectation des sols le prévoit. » **(SA3éco.P12)**

« L'attractivité et la mixité fonctionnelle des centralités urbaines et villageoises est renforcée en y accueillant des activités économiques dont principalement le commerce et les bureaux. Les activités économiques sont intégrées dans les centralités de façon à rester compatibles avec les fonctions admises, notamment avec la résidence.» **(SA3éco.P13)**

### Soutenir les modes de transport plus durables adaptés aux spécificités territoriales et au potentiel de demande (SA4)

Nous **appuyons** vivement ces principes essentiels introduits dans le SDT, indispensables au développement de la mobilité active en Wallonie :

« La localisation des logements, des activités et des services limite l'étalement urbain, la dépendance à la voiture individuelle, ainsi que les pollutions et nuisances des déplacements

## Avis GRACQ sur le SDT – juin 2023



généérés. Les logements, activités et services s'implantent préférentiellement à proximité des lieux intermodaux (gares ferroviaires, mobipôles, mobipoints, etc.) dans les centralités. »

**(SA4.P1)**

« Les centralités sont aménagées en 'villes ou villages à 10 minutes'. Le recours aux modes de déplacements actifs, collectifs et partagés y est accru en renforçant les conditions qui les favorisent : mixité des fonctions, proximité mutuelle des lieux de vie sociale et d'activités, intensité de l'urbanisation, aménagements physiques adéquats. » **(SA4.P2)**

« (...) L'implantation de plateformes logistiques favorise la mutualisation et le report modal. La logistique urbaine se développe dans les centralités ou à proximité de celles-ci et développe, notamment, les livraisons par vélo ou vélo-cargo. Un réseau dense de points de retrait, dont des distributeurs de colis sont aménagés dans les centralités, à proximité de celles-ci et dans les cœurs d'espaces excentrés afin de répondre aux besoins de l'e-commerce. » **(SA4.P4)**

« La mobilité des personnes est prise en compte en appliquant le principe « STOP » repris dans la Stratégie régionale de mobilité qui donne la préférence, par ordre de priorité, à la marche (« Stappen »), aux vélos (« Trappen »), aux transports en commun (« Openbaar vervoer ») et aux voitures (« Privévervoer »). » **(SA4.P5)**

« Afin de promouvoir les modes actifs, l'espace public est conçu et aménagé pour faciliter et sécuriser la marche et le vélo. Les infrastructures piétonnes et cyclables sont continues, maillées, confortables et sécurisées. Des espaces couverts et sécurisés sont aménagés pour le stationnement des vélos. Ils sont situés à proximité des commerces, services et équipements collectifs et des nœuds de transports en commun tels que les mobipôles et les mobipoints. » **(SA4.P6)**

« Dans les centralités, l'espace public est aménagé pour apaiser la circulation, garantir la place des modes actifs et développer les 'villes ou villages à 10 minutes' **(SA4.P7)**

« Les espaces publics sont aménagés en tenant compte du déploiement des modes actifs et de leur fonction de circulation et de séjour. » **(SA4.P8)**

« Dans les centralités et les cœurs d'espaces excentrés, l'espace public est aménagé pour apaiser la circulation et garantir la place des modes actifs. » **(SA4.P10)**

« Les déplacements à vélo sont soutenus par des aménagements propices à l'usage quotidien du vélo. » **(SA4.P11)**

« Le développement du territoire participe à l'objectif fixé par la Stratégie régionale de mobilité visant à établir et mettre en œuvre un réseau cyclable structurant sur l'ensemble du territoire wallon. » **(SA4.P12)**

« Le RAVeL est consolidé et étendu pour renforcer le réseau cyclable de la Wallonie et appuyer le développement socio-économique par le vélo-tourisme. Les tracés (voiries, voies ferrées, halages, etc.) désaffectés seront protégés pour, notamment, assurer son extension et ne pas compromettre son développement. » **(SA4.P14)**

« Dans les centralités, les aménagements sont réalisés en priorité au bénéfice des modes actifs et des transports en commun, en particulier lors de la restructuration ou de la création des voiries et des espaces publics. » **(SA4.P20)**



## Demandes de modifications

Nous demandons à rajouter ci-dessous le terme « **sécurisés** » pour les parkings vélos, car le vol de vélo et le vandalisme sont des facteurs importants qui empêchent la bonne combinaison vélo/transports publics en Wallonie :

« Pour renforcer le recours au train, les gares ferroviaires sont aménagées pour favoriser le transfert modal (station de bus, parkings vélos **sécurisés** et voitures). Les quartiers de gare sont urbanisés de façon dense en favorisant la mixité des fonctions. » **(SA4.P18)**

Nous demandons de rajouter « **et de volumes de trafic réduit** » à la mesure ci-dessous, car il ne suffit pas d'abaisser les vitesses pour créer un environnement sûr pour tous-tes à vélo. Une pression automobile forte, même à vitesse apaisée, maintient l'utilisation du vélo dangereuse :

« Le réseau structurant wallon est composé des cyclostrades (ou corridors cyclables, qui relient des zones à haut potentiel de déplacements) ; des liaisons cyclables fonctionnelles supra locales (qui relient les centralités entre-elles) et des liaisons cyclables de desserte locale. Dans les centralités, les zones partagées, les rues cyclables et les pistes en voiries sont privilégiées dans un cadre de vitesses apaisées **et de volumes de trafic réduit** ». **(SA4.P13)**

## Autres points d'attention

« L'espace public est aménagé pour permettre l'accessibilité et le confort de tous les usagers (personnes à mobilité réduite, piétons, utilisateurs de micromobilités, cyclistes, automobilistes, etc.), selon leur capacité à se déplacer, leur genre, leur âge, etc. » **(SA4.P9)**

Nous attirons l'attention sur le fait que permettre l'accessibilité de l'espace public à tous les automobilistes sans restriction aucune est un frein au partage apaisé de cet espace et à des solutions comme des zones à trafic limité, des zones de rencontres, des quartiers apaisés, libérés du trafic de transit, des piétonniers, etc.

« (...) Les nouvelles infrastructures de transports sont conçues de façon à limiter l'artificialisation des terres et l'étalement urbain et leur création est guidée par l'évaluation comparée de leur coût, des bénéfices induits et de leur impact environnemental. Les modes actifs, collectifs, partagés et décarbonés utilisent et réinvestissent préférentiellement les infrastructures de transports existantes ou anciennes » **(SA4.P3)**

Nous comprenons la nécessité de réutiliser les infrastructures existantes, et soutenons préférentiellement la récupération de bandes de circulation ou des voiries dédiées aux véhicules motorisés. Toutefois cela ne doit pas compromettre la création d'infrastructures dédiées aux modes actifs, avec des revêtements confortables qui favorisent la pratique du vélo par tous les temps, sans ornières ni flaques d'eau, et avec un confort de roulement optimal (pour ne pas augmenter l'effort à produire pour se déplacer de manière durable).

<https://www.gracq.org/amenagements-cyclables-ecologiques>

## Organiser la complémentarité des modes de transport (AI6)

Nous soutenons pleinement ces deux propositions du SDT :

« La continuité des chaînes de déplacements pour les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite vers et à partir des nœuds de connexion intermodaux est renforcée et développée. » **(AI6.P9)**

# Avis GRACQ sur le SDT – juin 2023



« Dans les centralités urbaines, l'aménagement et l'organisation des voiries sont optimisés pour soutenir la logistique urbaine et favoriser la circulation des marchandises par des modes alternatifs au camion et à la camionnette » **(AI6.P14)**

## Mobipôles et mobipoints

Nous soutenons aussi les concepts de **mobipôles** et **mobipoints** mais attirons l'attention sur la nécessité de déterminer des critères tangibles de définitions/détermination de ces deux concepts. Ceux-ci sont pour le moment identifiés sur le territoire wallon à la discrétion des communes : afin que le déploiement de ces concepts se fasse avec stabilité, il est nécessaire que tous les acteurs aient la même appréhension et compréhension de ceux-ci.

Il existe différentes "tailles" de mobipoints : toutes les centralités, y compris villageoises, devraient comporter au moins un **mobipoint**. Étant donné qu'ils sont adaptés aux besoins d'un quartier, plusieurs Mobipoints peuvent être disponibles dans une même commune. Tout comme les gares ferroviaires sont les plaques tournantes de la mobilité en ville, un **mobipoint** constitue le centre névralgique d'un quartier. Il faut donc retirer le mot 'urbaines' ci-dessous :

« Les mobipoints sont préférentiellement localisés dans les centralités **urbaines**. » **(AI6.P7)**

## Recentrer le développement de services, d'équipements et de commerces de proximité (CC3)

Nous **appuyons** ces mesures de relocalisation et d'accessibilité des lieux communs utiles :

« La localisation des services et équipements d'échelle supra communale destinés aux activités scolaires, socio-culturelles, sportives, administratives, hospitalières, etc. est privilégiée dans les centralités urbaines de pôles. Les services de base (gardes d'enfants, enseignement, soins de santé, commerces alimentaires, etc.) sont concentrés dans les centralités urbaines et villageoises afin d'être proches des usagers. » **(CC3.P1)**

« Les surfaces commerciales de proximité sont développées de façon à renforcer les centralités urbaines et villageoises ainsi que les cœurs d'espaces excentrés, et non de manière isolée ou linéaire, le long des voiries régionales. Par ailleurs, les comptoirs de vente directe entre le producteur (lié aux ressources primaires) et le consommateur sont admis dans les espaces excentrés, y compris en dehors de leurs cœurs. » **(CC3.P2)**

« Les services, commerces et équipements d'échelle locale sont concentrés dans les cœurs de centralité pour favoriser la mixité fonctionnelle et faciliter l'accessibilité à pied, à vélo ou en transports en commun. » **(CC3.P5)**

« Au sein des centralités, le confort, la continuité des cheminements et la sécurité d'accès aux services, équipements et commerces de proximité sont renforcés par l'application des objectifs SA4 et CC5, notamment l'application du principe « STOP » en centralité ou l'aménagement confortable des espaces publics pour les différents usages et usagers. » **(CC3.P9)**

## Développer des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs (CC5)

Nous **appuyons** ces mesures concernant les espaces publics :

« L'espace public est organisé pour relier les quartiers entre eux sous forme de places, de rues, de chemins, d'espaces verts. Il limite les ruptures causées par les infrastructures de transports ou induites par le tissu bâti ou le parcellaire privé. Il garantit un réseau maillé d'itinéraires continus, sécurisés et de qualité. » **(CC5.P3)**

## Avis GRACQ sur le SDT – juin 2023



« Dans les centralités, les espaces publics doivent être protégés, améliorés et, au besoin, créés. » **(CC5.P4)**

« Les espaces publics sont maillés, en centralités, pour concrétiser le concept de « villes ou villages à 10 minutes » **(CC5.P5)**

« Les espaces publics sont conçus et (ré)aménagés afin d'être accessibles, inclusifs adaptés à tous les usagers. » **(CC5.P8)**

« L'espace public est conçu en vue d'éviter les biais de genre et d'assurer le sentiment d'adhésion. » **(CC5.P9)**

« Les aménagements des espaces publics sont confortables et tiennent compte de la diversité des usagers et des usages (bancs, eau potable, sanitaires, stationnements pour les vélos, etc.). » **(CC5.P10)**

« L'aménagement des espaces publics encourage l'activité physique (promenades, design actif, plaine de jeux etc.) dans un souci de santé publique. La créativité et le caractère ludique de ces espaces sont encouragés. » **(CC5.P12)**

La pose de bornes de recharge électrique doit se faire **à bon escient** et prendre en compte le besoin réel et les ambitions d'apaisement des quartiers, notamment centraux. La pose de bornes électriques de recharge pour les voitures n'est donc pas recommandée à tout prix dans les centralités urbaines. De même, la pose de bornes de recharge pour vélo électrique dans des lieux ou espaces publics n'est pas très **pertinente**, les usagers de ces vélos préféreront détacher leur batterie et la charger à leur bureau ou domicile :

« Les évolutions technologiques et la réponse aux attentes qui y sont liées telles que les bornes de recharge électrique (voitures, vélos, smartphones...) ou les véhicules partagés (voitures, vélos, trottinettes...) sont intégrées **à bon escient** à la conception de l'espace public en évitant une profusion d'équipements et de signalétiques, **et sans compromettre les ambitions présentées précédemment** » **(CC5.P14)**

« Les éléments liés à la perception (qualité et animation des façades, notamment des rez-de-chaussée) et à la lisibilité (signalétique, éclairage) des espaces sont pris en compte dans l'aménagement des espaces publics. » **(CC5.P15)**

Pour nous ce renforcement de la participation citoyenne doit être **obligatoire** et les modalités collaboratives citoyen·nes/communes doivent être définies clairement. De plus cela doit se faire à un stade **précoce** du projet, et pas en fin de parcours quand les choses ne peuvent plus être modifiées qu'à la marge :

« Les processus de participation ou de co-construction sont mis en place pour les projets d'aménagement d'espaces publics structurants **dès les premières étapes de mise en oeuvre**. » **(CC5.P17)**

« La mise à la disposition des habitants et des usagers d'un réseau de trottoirs et de pistes cyclables praticables, confortables et sécurisés concrétise le principe STOP. Il donne la préférence, par ordre de priorité, à la marche (« stappen »), aux vélos (« trappen »), aux transports en commun (« openbaar vervoer ») et aux voitures (« privévervoer »). Le piéton, y compris les personnes à mobilité réduite, occupe une place centrale dans les choix d'aménagement des itinéraires d'accès aux services, aux commerces de proximités et aux équipements. » **(CC5.P18)**

## Avis GRACQ sur le SDT – juin 2023



« Le trafic est apaisé dans les centralités urbaines et villageoises (réduction du nombre de bandes de circulation, voirie partagée, traversée d'agglomération, zone résidentielle, réduction des aires de stationnement en voiries...) en **y décourageant également le trafic de transit qui n'y a pas sa place.** » (CC5.P19)

Ajouter « **en y décourageant également le trafic de transit qui n'y a pas sa place** » car il ne suffit pas de réduire l'espace pour que le volume de trafic diminue à lui tout seul. Tant que des rues/routes servent de raccourci il y aura du trafic non désiré dans les centralités.

### Au niveau communal

Il est important que les **communes se saisissent pleinement** de cet objectif essentiel :

« Soutenir les opérations de rénovation urbaine et de revitalisation urbaine dans les centralités urbaines et promouvoir la création ou l'amélioration d'espaces verts de qualité et l'aménagement du domaine public pour les cyclistes, les piétons et les personnes à mobilité réduite. » (CC5.M5)

Il est aussi important que les **dérogations** permises par le CoDT ne soient pas acceptées trop vite trop facilement :

Dans le cadre du SDT, il reste toujours possible de s'écarter de celui-ci moyennant motivation adéquate et respectueuse des principes fixés par le CoDT (D.IV.5) :

- *Projet avec un impact limité*
- *En fonction du projet et de l'autorité compétente :*
  - *Le collège communal et avis simple du Fonctionnaire délégué*
  - *Le Fonctionnaire délégué*
  - *Le Gouvernement*