

ELECTIONS COMMUNALES 2018 - MEMORANDUM DU GRACQ



Le GRACQ – *Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens* – représente les usagers cyclistes en Belgique francophone et défend leurs intérêts. Le GRACQ est une association apolitique et sans but lucratif, mais c'est aussi et surtout une association citoyenne, soutenue par plus de 10 000 bénévoles et sympathisants.

INTRODUCTION

Investir dans la politique cyclable rapporte !

Un peu partout en Europe fleurissent des promesses financières pour le vélo : 100 millions € par ci, 770 millions £ par là... Si l'on est bien sûr ravi de ces parts de gâteau, c'est peu par rapport aux sommes investies dans les autres modes de transport, et surtout insuffisant pour que le vélo devienne un mode de transport de premier choix partout. Le Bureau du Plan, chargé de réaliser des études prospectives sur le territoire belge, prévoit d'ailleurs une augmentation de 70% du nombre de km parcourus à pied et à vélo par les belges en 2030.

Rappelons brièvement les bénéfices du vélo pour pour l'environnement et la mobilité :

- diminution de l'**impact en CO₂**,
- **usure** moindre du réseau routier : le passage d'une voiture équivaut au passage de 9600 vélos,
- surface de **stationnement** réduite par usager,
- pas de **bouchons** de vélos, même aux heures de pointe (p.ex. aux abords des écoles). Nous rappelons plus loin les bienfaits du vélo pour la santé publique.

En Wallonie, si on met bout à bout les sommes dépensées pour le vélo, on aboutit à 20 millions € annuels, soit seulement 5,55 € par habitant (pour 3,6 millions de Wallons), dont la moitié est affectée au RAVeL et ses liaisons. À comparer aux 90 millions € consacrés aux aéroports, aux 450 millions € du TEC, et aux 600 millions € pour le réseau routier, cela donne à réfléchir.

Dans notre entité, trop peu de personnes se déplacent à vélo. Cela s'explique en partie par le manque de cheminements et de stationnements cyclables, même si certaines choses existent déjà, comme par exemple des rues en sens unique limité ou l'aménagement de "bypass" cyclables aux

chicanes du Chemin de Saint-Amand. Chacun peut constater que les aménagements cyclables sur nos routes communales restent rares et d'un niveau de qualité insuffisant (manque d'entretien, revêtement dégradé, absence de continuité ...) Ce n'est pas assez pour inciter le citoyen à délaisser sa voiture et enfourcher son vélo. Et encore moins pour laisser ses enfants faire de même.

De nombreux exemples dans d'autres villes montrent que si l'infrastructure est présente, les adultes et leurs enfants (re)montent sur leurs vélos : 90% des Wallons estiment que **davantage d'infrastructures cyclables et de meilleure qualité** les encourageraient à se mettre au vélo.

En Wallonie les **gains sociétaux** d'une politique cyclable, en santé publique, dépassent les coûts d'un facteur de 1,3 à 4. Et pour un scénario ambitieux en 2030, les gains sont entre 5 et 12 fois plus importants que les coûts¹.

Pour ces raisons, nous souhaitons un plan cyclable pour passer le cap de 1% de déplacements à vélo (part modale en Wallonie). Nous demandons une réelle **politique cyclable** qui va plus loin que des « quick wins », et budgétisée à hauteur de **10 €/habitant /an**.

Nous attendons du **soutien concret** aux écoles, aux citoyens voire aux entreprises qui font le choix du vélo. De même, pour une réelle intermodalité avec le TEC et la SNCB, du stationnement sûr pour les vélos est **impératif** à la gare. Le vol de vélos empêche en effet actuellement les gens de laisser en toute confiance leur vélo dans un lieu public. Cela mérite une politique pour le contrer !

Et puis, une politique cyclable efficace passe aussi par la **concertation** le plus en amont possible avec les usagers cyclistes (et autres parties prenantes telles que riverains, PMR, piétons etc.) pour chaque projet d'aménagement cyclable.

Vous trouverez les principaux thèmes concernant la politique cyclable à Fleurus dans les pages qui suivent, dont les chiffres marquant sont exposés dans l'**infographie annexée**.

Le vélo doit devenir le moyen de transport facile, sûr et évident pour Monsieur et Madame Tout le Monde et leurs enfants, et pour des rues vivantes ! C'est possible par la mise en place d'un véritable **réseau cyclable continu, sûr et confortable** et pourquoi pas pionnier.

¹ source : L'impact économique du vélo en Wallonie (Provelo et Transport Mobility Leuven - 2014)
<https://www.provelo.org/fr/page/impact-economique-velo-wallonie>



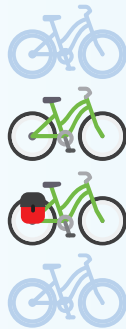
LE VÉLO

EN WALLONIE

59%

des Wallons ont un vélo

- 1 sur 2 fait du vélo
- 1 sur 4 utilise le vélo comme mode de déplacement



90%

des Wallons estiment que **plus d'infrastructures cyclables** les encourageraient à se mettre au vélo

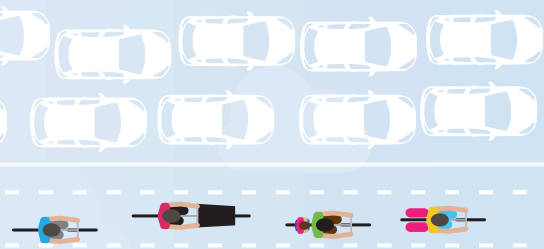
Itinéraires en cours de réalisation

- 4 internationaux
- 10 régionaux
- 45 locaux

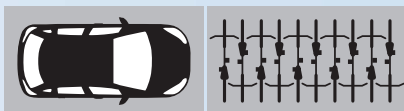


EFFICACITÉ

5km
= 25 min.



Zéro bouchon



1 parking voiture
= 10 places vélo

ÉCONOMIE



POUR UN MÉNAGE...



POUR LES POUVOIRS PUBLICS...



Usure de la chaussée:

9600 vélos
= 1 voiture

1€ investi dans le vélo
= 3€ de retour sur investissement

ENVIRONNEMENT

0 émissions

SANTÉ

6km

= 30 min. d'exercice quotidien
(recommandation OMS)



PLAISIR 100%!

Élections communales et provinciales 2018

Le vélo, c'est l'avenir !



www.gracq.org

Table des matières

MA COMMUNE S'ENGAGE POUR UNE POLITIQUE CYCLABLE !	3
LE CÉDEZ-LE-PASSAGE CYCLISTE AU FEU (B22/B23)	4
LE SENS UNIQUE LIMITÉ (SUL)	5
LA SÉCURISATION DES CARREFOURS	6
L'ENTRETIEN DU RÉSEAU CYCLABLE	7
LE STATIONNEMENT POUR VÉLOS	8
L'INTERMODALITÉ (ACCESSIBILITÉ ET PARKING)	9
DES ITINÉRAIRES CYCLABLES DE QUALITÉ (CONTINUS ET BALISÉS)	10
LA GÉNÉRALISATION DU 30 KM/H	11
LE BREVET DU CYCLISTE	12
ENCOURAGER LE DÉVELOPPEMENT DU VÉLO DANS LA COMMUNE	13
RENFORCER LE RÔLE DE LA POLICE LOCALE DANS LA POLITIQUE CYCLISTE COMMUNALE	14
ANCERER LE VÉLO DANS LES PROCESSUS DE PLANIFICATION ET DE CONCERTATION	15

Ma commune s'engage pour une politique cyclable !

ENJEUX

Les enjeux vont au-delà du développement du vélo dans nos communes. Il s'agit également de se positionner sur des thèmes tels que la **mobilité durable**, la **qualité du cadre de vie**, le **partage et l'organisation de l'espace public**, le **bien-être** et la **santé publique**, la **participation citoyenne**, l'**éducation**, la **cohésion sociale**...

VOLONTÉ POLITIQUE

Il est important que les élus aient une vision claire des enjeux. **Une politique cycliste volontariste est indispensable** pour faire avancer nos villes et villages vers un mode de fonctionnement innovant et durable.

Un territoire cyclable résulte de la mise en place d'un processus politique adéquat et non pas du relief ou de la météo.

INFRASTRUCTURES ET PROMOTION

Les aménagements consistent en un **réseau cyclable local, continu et cohérent** qui permet à tout citoyen d'effectuer un parcours en toute **sécurité**. Quelques éléments-clés doivent toutefois retenir toute l'attention : **offre de stationnement-vélo de qualité**, **suppression des points noirs sur le réseau**, **entretien du réseau cyclable**, **intermodalité réfléchie**...

Il faut **améliorer l'image du vélo** et **travailler les freins** par des **mesures de publicité**, de **conseils**, de **sensibilisation** et d'**éducation**.

INTERACTION ET COORDINATION

La **stratégie** doit être élaborée de manière **concertée avec les administrations, les associations cyclistes et les usagers**. Les échanges entre ces acteurs et les partenariats qui peuvent en découler sont essentiels.

Il faut se donner les moyens de son ambition. Des moyens financiers... mais également des **moyens de coordination**. Cela passe par la présence d'un **conseiller en mobilité**, la **prise en compte systématique du vélo dans les processus de planification et de gestion de l'espace public**, le **rôle joué par la police et la fiscalité**.

Enfin, **l'évaluation de la politique** menée sur la base d'indicateurs prédéfinis et le partage des bonnes pratiques sont également des ingrédients importants du succès.

POUR ALLER PLUS LOIN...

PRESTO – Give Cycling a Push :

http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/PRESTO_Cycling_Policy_Guide_Promotion.pdf

Et surtout...

Mettez-vous au vélo ! Vous en découvrirez rapidement les avantages et l'agrément.

Le cédez-le-passage cycliste au feu (B22/B23)

DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le placement d'un panneau B22/B23 **autorise le cycliste à franchir le feu orange ou rouge pour tourner à droite/continuer tout droit**, à condition de céder le passage aux autres usagers. Cette mesure évite au cycliste des arrêts inutiles et pénalisants.

LA SITUATION ACTUELLE ?

Depuis le 15 août 2012, le gestionnaire de voirie peut autoriser le cycliste à franchir un feu rouge ou orange au moyen des panneaux B22 (pour tourner à droite) ou B23 (aller tout droit).

En **région bruxelloise**, un arrêté ministériel rend la **mesure obligatoire depuis 2016** sur les voiries régionales et communales. Toute exception, pour des motifs de visibilité ou de configuration, doit être justifiée.

En **Wallonie**, cette mesure reste l'**exception** : seuls une quarantaine de carrefours sont équipés de ces panneaux. Les critères de placement des panneaux sont particulièrement restrictifs.

LES ENJEUX ?

Le placement de B22 et B23 aux feux représente :

- un **gain de temps** : les cyclistes sont souvent arrêtés inutilement à des feux destinés à la régulation du trafic automobile.
- un **gain d'énergie** : chaque arrêt équivaut, pour le cycliste, à un détour de 800m.
- un **gain de sécurité** : le cycliste n'est pas à l'arrêt dans l'angle mort des véhicules.

Les évaluations à Bruxelles et à l'étranger démontrent que cette mesure n'engendre pas d'accidents supplémentaires et n'a pas d'incidence négative sur le respect des feux de manière générale. Cette mesure permet donc d'augmenter l'efficacité – et donc l'attractivité – des déplacements à vélo à moindre coût.

CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

Nous demandons le **placement de panneaux B22 et B23 à l'ensemble des carrefours** où cette mesure peut être appliquée : **partout sauf exception** motivée en région bruxelloise, et en fonction des critères définis par les autorités régionales en Wallonie. Généraliser le placement de ces panneaux constitue la meilleure façon d'assurer une bonne compréhension de la règle.

POUR ALLER PLUS LOIN...

- Wallonie – Code de la voirie – Utilisation des panneaux B22 et B23 : gracq.org/sites/default/files/2014_spw_b22_b23_criteres.pdf

Le sens unique limité (SUL)

DE QUOI PARLE-T-ON ?

Un sens unique limité (SUL) est une **rue à sens unique que les cyclistes peuvent prendre dans les deux sens**, moyennant la signalisation appropriée.

LA SITUATION ACTUELLE ?

Depuis le 1^{er} juillet 2004 (**arrêté ministériel du 18 décembre 2002**), les **sens uniques doivent obligatoirement être ouverts à la circulation des cyclistes à contresens quand** :

- la **vitesse maximale** autorisée ne dépasse pas **50 km/h** ;
- la **largeur libre de la chaussée** est d'au moins **3 m** (cependant, un SUL *peut* être ouvert à partir de 2,6m) ;
- **aucune raison de sécurité ne s'y oppose** (et qui ne puisse être corrigée).

En Région bruxelloise, 80 % des rues à sens uniques ont été converties en SUL. En **Wallonie**, la situation est plus contrastée : **beaucoup de communes sont encore à la traîne**. Du point de vue sécurité, les études démontrent que les SUL ne présentent pas de danger particulier.

LES ENJEUX ?

- **Sécurité** garantie du fait de la visibilité réciproque des usagers. Cycliste et automobiliste adaptent leur comportement.
- **Plus courtes distances à parcourir** et **meilleur maillage du réseau cyclable**. Le cycliste peut ainsi éviter des axes de circulation dangereux et les itinéraires empruntés sont plus calmes.
- Le SUL peut être largement et facilement appliqué à **faible coût**.

Le SUL améliore la **continuité**, la **cohésion**, l'**attractivité** et la **sécurité** du réseau cyclable.

CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

Nous demandons **l'ouverture de tous les sens uniques aux vélos comme l'exige la législation**. Le meilleur moyen d'améliorer la sécurité est de **généraliser le principe du SUL**. Ainsi, la situation devient prévisible, facile à comprendre et sûre pour tous les usagers de la route. La signalisation suffit généralement à établir une sécurité objective. Si la disposition des lieux le justifie, un aménagement tel qu'un marquage au sol pourra être établi dans les entrées, les sorties ou les courbes de la rue.

POUR ALLER PLUS LOIN...

- Wallonie – Le sens unique limité (SPW) : www.gracq.org/sites/default/files/spw_sul.pdf
- Bruxelles – Les contresens cyclables (IBSR) : www.gracq.org/sites/default/files/ibsr_sul.pdf
- Bruxelles – Sécurité des cyclistes et sens unique limité (IBSR) : www.gracq.org/sites/default/files/ibsr_vs89_sul.pdf

La sécurisation des carrefours

DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le **risque d'accident grave** étant plus important aux intersections, il est impératif de les sécuriser correctement. Il existe 3 types de carrefours : à **priorité**, à **feux** et **giratoire**. Choisir l'aménagement adapté dépend de plusieurs paramètres : fonction des voiries concernées/de l'itinéraire cyclable, intensité et vitesse du trafic motorisé, en ou hors agglomération.

LA SITUATION ACTUELLE ?

Mauvaise lisibilité, surdimensionnement des giratoires, peu/pas d'espace au niveau des carrefours à feux pour se positionner et indiquer sa direction, écart de vitesse élevé entre usagers... sont autant de défauts rencontrés aux carrefours existants.

LES ENJEUX ?

- Diminution du nombre d'accidents impliquant des cyclistes.
- Amélioration de la continuité du réseau cyclable.

CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

Nous souhaitons que les aménagements sécurisent au maximum les carrefours. Le fonctionnement du carrefour et les trajectoires doivent être clairs et lisibles pour chaque usager. **Le cycliste doit être visible et prévisible afin d'assurer sa sécurité.** En général, il convient de **favoriser la mixité et la réduction de vitesse** afin de limiter l'écart de vitesse entre les usagers. Si cela est impossible, il faut veiller à réduire les points de conflits potentiels entre usagers.

- **Carrefour à priorité** : lorsque la voirie à traverser par le cycliste se caractérise par une circulation intense, il convient de prévoir un aménagement physique supplémentaire (éventuellement pour réduire la vitesse).
- **Carrefour à feux** : la création d'un sas aux carrefours permet aux cyclistes de se positionner devant les véhicules motorisés et de bénéficier d'une visibilité maximale. Il est recommandé de créer une bande cyclable d'accès au sas. Généraliser cette mesure à l'ensemble des carrefours à feux la rend plus compréhensible.
- **Carrefour giratoire** : le rond-point à bande unique est le carrefour le plus sûr sur les voiries à trafic modéré. Dans les giratoires plus importants, il faut veiller à la continuité des aménagements. Il est déconseillé de tracer une piste cyclable marquée dans un rond-point : elle augmente le risque d'accident.

Dans certains cas (comme le croisement d'un axe rapide), mieux vaut proposer un croisement dénivelé (pont, tunnel).

POUR ALLER PLUS LOIN...

PRESTO

- Les carrefours à feux : www.gracq.org/sites/default/files/presto_carrefour_feux.pdf
- Les carrefours giratoires : www.gracq.org/sites/default/files/presto_carrefour_giratoire.pdf
- Les carrefours « classiques » à priorité : www.gracq.org/sites/default/files/presto_carrefour_priorite.pdf
- Les croisements dénivelés : www.gracq.org/sites/default/files/presto_croisement_denivele.pdf

Wallonie – Aménagements cyclables dans les zones de croisement (SPW) :

- www.gracq.org/sites/default/files/spw_carrefours.pdf

Bruxelles – Vadémécum vélo :

- Aménagements cyclables en giratoires : www.gracq.org/sites/default/files/rbc_giratoires.pdf
- Bruxelles – Aménagements cyclables en carrefour : www.gracq.org/sites/default/files/rbc_carrefours.pdf

L'entretien du réseau cyclable

DE QUOI PARLE-T-ON ?

Mettre davantage de gens en selle nécessite **plus d'aménagements cyclables... et l'entretien des infrastructures existantes**. Ceci concerne aussi bien **l'entretien léger du réseau (brossage, rafraîchissement du marquage, déneigement...)** que la **réfection complète des aménagements défectueux (réasphaltage...)**.

LA SITUATION ACTUELLE ?

Actuellement, les **pistes cyclables ne sont que rarement entretenues**. Les pistes séparées sont souvent recouvertes de boue et jonchées de feuilles, de cailloux, voire de débris de verre. Les pistes cyclables marquées récoltent les gravillons projetés par le trafic automobile et parfois la neige et les détritiques des machines d'entretien. La présence de bulles à verre le long des pistes cyclables est aussi responsable de crevaisons. Le manque de coordination entre administrations complique le signalement des problèmes et en retarde la résolution.

LES ENJEUX ?

- Un entretien régulier du réseau cyclable **diminue le risque d'accident**.
- Une politique active d'entretien **prévient la circulation « hors-piste » des cyclistes**.
- **Garantir par tous les temps une praticabilité des axes** structurants du réseau cyclable évite de pousser les cyclistes sur des routes plus dangereuses où le risque d'accident est accru.

CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

Nous demandons que les communes développent un **plan global d'entretien des voiries** (idéalement en collaboration avec les pouvoirs régionaux) incluant la totalité du réseau cyclable afin de **garantir la sécurité et le confort des usagers**. Une attention particulière doit être apportée lors des **périodes automnale et hivernale**.

Il est également nécessaire de mettre en place une **équipe d'intervention** qui puisse être directement opérationnelle **après une tempête ou d'autres circonstances particulières**.

La **possibilité de signaler ce type de problèmes** via un guichet unique en ligne est un plus, à condition que la commune assure la gestion et le suivi des plaintes introduites.

Le stationnement pour vélos

DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le cycliste doit pouvoir stationner facilement son vélo. Il existe **plusieurs types de stationnements correspondant à différents besoins** : du parking pour des **arrêts relativement courts** au **parking de longue durée**.

LA SITUATION ACTUELLE ?

Actuellement, les **parkings pour vélo sont souvent insuffisants** et ne répondent pas toujours de manière adéquate aux besoins des cyclistes. En 2015, 5500 vols de vélos ont été déclarés à Bruxelles et en Wallonie, alors que le **nombre réel de vols est évalué à plus de 10 000** ! 51 % des personnes qui ne font pas de vélo citent la **peur du vol comme obstacle à la mise en selle**. Le parking pour vélo constitue un véritable incitant à la pratique vu vélo pour un coût 10 à 20 fois moindre qu'un parking automobile.

LES ENJEUX ?

- **Réduction du nombre de vols et d'actes de vandalisme, amélioration de l'accessibilité à vélo**, contribution au **transfert modal**.
- **Réponse à une demande des cyclistes** actuels et des futurs cyclistes.

CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

Nous demandons une **amélioration qualitative et quantitative** de l'offre de stationnement vélos (sur et hors voirie). La commune doit intégrer le vélo dans chacune de ses nouvelles réalisations et installer des parkings à vélos aux endroits stratégiques : lieux de travail, écoles, petits commerces, centres commerciaux, sportifs et culturels, hôpitaux, gares et autres points d'intermodalité, restaurants, ...

Un parking vélo doit être :

- **proche** des lieux de destination ;
- **sûr** pour le vélo et son utilisateur (éviter les lieux sombres et isolés, miser sur un lieu où le contrôle social sera élevé) ;
- **accessible** (absence d'obstacles depuis la voirie et accessibilité pour tous) ;
- **confortable** (bien éclairé, propre, adapté à tout type de vélos, couvert...) ;
- de **qualité** (solide, stable, espacé, facile à entretenir, permettant d'accrocher le cadre et la roue avant du vélo et adapté à la durée de stationnement). Les arceaux en U renversé, peu coûteux, conviennent bien pour le court terme, tandis que pour le long terme, il faut envisager un parking avec un accès sécurisé (box à vélos, local à vélos, à l'intérieur d'un parking public...). Il faut proposer du stationnement adapté pour tous les vélos (avec charrette, vélo-cargo, etc.).

Le stationnement vélo doit être intégré dans les processus de planification et les règlements communaux d'urbanisme doivent contenir des normes de stationnement pour vélos (tant pour la construction que de la rénovation).

POUR ALLER PLUS LOIN...

- Wallonie – Le stationnement vélo (SPW) : www.gracq.org/sites/default/files/spw_stationnement.pdf
- Bruxelles – Le stationnement vélo : www.gracq.org/sites/default/files/rbc_stationnement.pdf
- PRESTO
 - Stationnement cycliste en centre-ville : gracq.org/sites/default/files/presto_stationnement.pdf
 - Solutions de stationnement et de stockage des vélos : gracq.org/sites/default/files/presto_stockage.pdf

L'intermodalité (accessibilité et parking)

DE QUOI PARLE-T-ON ?

Mode de déplacement efficace pour les trajets courts, le vélo permet aussi d'effectuer des trajets plus longs sans avoir recours à la voiture quand il est **combiné aux transports en commun**. Favoriser cette combinaison développe un système de transport durable.

LA SITUATION ACTUELLE ?

En matière d'intermodalité, la **Belgique est à la traîne**. En Région bruxelloise, **81 % des cyclistes estiment qu'il n'est pas facile de combiner vélo et transports publics**, un chiffre qui atteint **86 % en Wallonie**. En cause : **peu de parkings à vélo de qualité, mauvaise accessibilité...**

Pourtant, aux Pays-Bas, 40 % des usagers du rail rallient la gare à vélo et 14 % utilisent le vélo jusqu'à l'arrêt de bus.

LES ENJEUX ?

- Combinaison de **modes de déplacement concurrentielle à la voiture** pour les longues distances.
- Avantages réciproques de l'intermodalité vélo/transports en commun:
 - le développement du vélo est encouragé grâce à un accroissement de la distance qu'il est possible de parcourir ;
 - le vélo est un moyen de rabattement précieux pour les opérateurs de transport en commun : il augmente la zone de chalandise des arrêts de plus de 10 fois par rapport à la marche.

CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

Nous demandons aux communes **d'aménager les points d'intermodalité pour les cyclistes** (gares, arrêts de bus et de tram, stations de métro et de voitures partagées, covoiturage). **Avec du stationnement de qualité** (parkings sûrs, commodes et abrités) et une **bonne accessibilité des lieux** (bordures, rampes, liaisons cyclables).

Même si la commune n'est pas entièrement responsable de ce type d'infrastructures, elle peut choisir d'être un **partenaire actif** et de collaborer de manière structurelle avec les opérateurs de transport (**SNCB, TEC, STIB**).

Ceci s'applique sûrement au projet de réaménagement de la gare de Fleurus prévu en 2019-2021.

D'autre part le TEC peut subventionner à 80 % le stationnement pour vélos aux arrêts de bus.

POUR ALLER PLUS LOIN...

- PRESTO – Installations cyclistes au niveau des pôles d'échange :
http://www.gracq.org/sites/default/files/presto_intermodalite.pdf
- <https://www.infotec.be/fr-be/professionnels/administrationscommunales/am%C3%A9nagementdesinfrastructures routi%C3%A8res.aspx>

Thématique « Aménagements »

Des itinéraires cyclables de qualité (continus et balisés)

DE QUOI PARLE-T-ON ?

Un itinéraire cyclable est un **parcours recommandé pour un déplacement à vélo**, qu'il s'effectue au sein d'une commune où à travers plusieurs communes. Pour être efficace, le cheminement doit être **sécurisé, continu et clairement signalé**.

LA SITUATION ACTUELLE ?

Lorsqu'ils existent, les itinéraires sont trop souvent un ensemble de **tronçons cyclables mal connectés entre eux**, ce qui compromet leur efficacité et ne garantit pas la sécurité du cycliste. Le manque d'infrastructures adaptées et le sentiment d'insécurité sont pointés par 90 % et 69 % des citoyens comme un réel **obstacle à l'utilisation du vélo**.

LES ENJEUX ?

Un véritable réseau cyclable visible, sûr, direct et agréable **augmente l'attrait du vélo pour les cyclistes convaincus ou potentiels**. Pour certains tronçons de routes il est possible d'innover avec des aménagements servant de zone-test (par exemple pour la Chaussée à Voie Centrale Banalisée).

CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

Nous demandons le développement d'itinéraires cyclables répondant aux critères de **sécurité** (qualité des aménagements et mixité dans les rues à faible circulation où la vitesse est modérée), de **continuité** (trajet direct et rapide), de **cohérence** (itinéraires balisés et connectés dans un réseau plus large), de **confort** (revêtement de qualité, jonctions douces, bon éclairage, dénivelés minimisés) et d'**attrait** (environnement agréable).

A cet égard le Plan Communal de Mobilité doit être source d'inspiration et probablement actualisé pour faire évoluer un réseau cyclable structuré et continu.. Ce réseau devrait être connecté au Schéma Directeur Cyclable régional.

Dans un premier temps les critères de sécurité et de continuité sont primordiaux pour attirer de nouveaux cyclistes. Dans un deuxième temps, il faut assurer la connexion des itinéraires au sein d'un réseau plus large.

Sur les axes secondaires où le trafic est faible, la réduction des vitesses (30km/h) et un marquage au sol suffisent généralement à assurer la sécurité du cycliste. Sur les voiries à grande circulation des aménagements plus conséquents (séparés) sont nécessaires.

Enfin, l'itinéraire doit faire l'objet d'une **communication afin de faire connaître son existence** aux citoyens : carte cyclable, inauguration d'aménagements...

POUR ALLER PLUS LOIN...

PRESTO

- Planification d'un réseau cyclable : http://www.gracq.org/sites/default/files/presto_reseau.pdf
- Modération du trafic : http://www.gracq.org/sites/default/files/presto_moderation_trafic.pdf

Wallonie (SPW)

- Réseaux cyclables en Wallonie : http://www.gracq.org/sites/default/files/spw_reseau.pdf
- Signalisation directionnelle : http://www.gracq.org/sites/default/files/spw_balisage.pdf
- <http://ravel.wallonie.be/home/en-savoir-plus/documentation-technique/schema-directeur-cyclable.html>

La généralisation du 30 km/h

DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le concept de « **Ville/Village 30** » consiste à **mettre l'ensemble d'une agglomération en zone 30**, à l'exception des axes routiers où la fonction de transit automobile domine largement et où les usagers vulnérables sont peu présents (ou protégés par des cheminements séparés). Le 30 km/h devient la norme et le 50 km/h l'exception.

LA SITUATION ACTUELLE ?

En Belgique, le concept « Ville/Village 30 » est loin d'être ancré dans les mentalités. Pourtant, **des villes allemandes (Fribourg), autrichiennes (Graz), suisses (Zurich), britanniques (Portsmouth) et françaises (Lorient) l'ont déjà adopté avec succès.**

LES ENJEUX ?

- **Meilleure sécurité** : en conduisant moins vite, un conducteur élargit son champ visuel et anticipe les problèmes.. En cas de collision entre une voiture et un piéton, la probabilité de décès du piéton est 10 fois moins élevée à 30 km/h qu'à 50 km/h.
- **Convivialité et qualité de vie** : diminution du niveau sonore, du stress, de l'agressivité des véhicules. En ralentissant la circulation, l'espace public devient plus convivial pour d'autres usagers (enfants, parents avec poussette, seniors, cyclistes, piétons...).
- **Économie** : la réduction du nombre d'accidents s'accompagne d'une diminution des coûts pour la collectivité et pour le citoyen. De plus, une consommation plus faible en carburant est bénéfique pour tous. Enfin, le passage en zone 30 renforce l'attractivité des commerces, favorisés par un centre urbain convivial et apaisé.
- **Écologie** : une généralisation des zones 30 bien conçue diminue la pollution en induisant une vitesse réduite et une circulation fluide des automobiles, et en favorisant l'utilisation des modes actifs (marche, vélo...).

CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

Nous demandons aux pouvoirs publics de prendre les mesures nécessaires pour **faire du 30 km/h la vitesse par défaut en agglomération**. Il n'est pas indispensable de réaliser de lourds aménagements : des « effets de porte » bien conçus, une signalisation claire et une campagne d'information et de sensibilisation conséquente accompagnant la transition sont suffisants.

POUR ALLER PLUS LOIN...

- Dossier « Ville 30 » du GRACQ : http://www.gracq.org/sites/default/files/dossier_ville30.pdf
- Bruxelles - La zone 30 – brochure à l'attention des gestionnaires de voirie (IBSR) : gracq.org/sites/default/files/ibsr_zone30.pdf

Le Brevet du Cycliste

DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le Brevet du Cycliste **enseigne aux élèves de 5^e primaire les bases de la conduite à vélo, en sécurité et en autonomie**, dans leur environnement immédiat. L'apprentissage allie théorie (code de la route, comportement...) et pratique (évolution dans la circulation).

Afin de **donner une suite au Brevet, plusieurs projets peuvent être mis en œuvre** :

- un **plan de déplacements scolaires** (PDS) destiné à améliorer la sécurité sur le chemin et aux abords de l'école;
- l'accompagnement d'un groupe d'élèves dans la **réalisation d'un réseau d'itinéraires conseillés** pour rejoindre l'école à vélo (« Construire son REVe »);
- l'organisation d'un **ramassage scolaire à vélo** selon un parcours et un horaire précis (vélobus).

LA SITUATION ACTUELLE ?

De nombreux parents conduisent leur enfant à l'école toute proche en voiture, car ils **craignent pour leur sécurité... participant par la même occasion à l'insécurité sur le chemin de l'école**. Sans compter la **congestion** que cela génère : à Bruxelles, les déplacements scolaires en heure de pointe représentent 20 % du trafic ! **Chaque année, plus de 10 000 élèves bénéficient de cette formation en Wallonie et à Bruxelles, soit seulement 20 % du public concerné**. On déplore également le nombre trop faible d'élèves qui mettent en pratique les compétences acquises par la suite. En cause : **trop peu d'itinéraires cyclables pour rejoindre l'école en toute sécurité** et des parents craignant d'envoyer leur(s) enfant(s) sur la route.

LES ENJEUX ?

- **Enseigner la conduite du vélo et les règles de sécurité.**
- Rationaliser l'usage de la voiture et conscientiser les parents et enfants aux problèmes de mobilité et aux alternatives existantes.
- **Accroître le degré d'autonomie** des jeunes et leur sens des responsabilités.

CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

Nous revendiquons la **généralisation du Brevet à tous les élèves de 5^e primaire**. La commune a un rôle primordial pour initier et **pérenniser ce projet**. La journée de remise du brevet est l'occasion d'organiser un événement autour du vélo au sein de la commune. Pour poursuivre sur la lancée du Brevet, la commune peut appuyer la **réalisation d'un PDS ou soutenir des initiatives locales** pour encourager les déplacements à vélo sur le chemin de l'école.

POUR ALLER PLUS LOIN...

- Le Brevet du Cycliste (Pro Velo) : www.brevetducycliste.be
- Construire son REVe (Pro Velo) : www.provelo.org/sites/default/files/educ/reve.pdf
- Le vélobus – guide de mise en route (Pro Velo) : www.provelo.org/sites/default/files/educ/guide_velobus_0.pdf
- Wallonie – Plans de déplacements scolaires : appli.mobilite.wallonie.be/opencms/opencms/fr/planification_realisations/pds/
- Bruxelles – Plans de déplacements scolaires : www.bruxellesmobilite.irisnet.be/partners/ecoles/plan-de-deplacement-des-ecoles

THÉMATIQUE « ÉDUCATION, SENSIBILISATION, INFORMATION, PROMOTION »

Encourager le développement du vélo dans la commune

DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le succès et l'acceptabilité d'une politique de déplacement novatrice **repose en grande partie sur la communication**. La méconnaissance des avantages du vélo est l'un des premiers obstacles auxquels on peut s'attaquer dans une campagne d'information. Pour développer et soutenir l'usage du vélo, **les communes ont un rôle à jouer**.

LA SITUATION ACTUELLE ?

De nombreux citoyens prennent conscience des limites du « tout-voiture ». Les communes sont encore trop peu nombreuses à susciter elles-mêmes le changement et les aménagements en faveur des cyclistes sont trop peu mis en valeur, ce qui n'encourage pas leur utilisation.

LES ENJEUX ?

- **Changement des mentalités** en faveur des modes actifs.
- Développement du vélo comme **alternative à la voiture** et amélioration de la qualité de vie au sein de la commune (santé, convivialité, qualité de l'air...).
- Création d'une **synergie positive entre administration et citoyens**.

CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

Nous souhaitons que des **efforts en communication et en promotion** soient systématiquement entrepris par la commune pour **accompagner la création d'un réseau cyclable local et encourager l'utilisation du vélo**.

Des **actions concrètes** promeuvent le vélo : la mise en selle des citoyens (lors de balades organisées, ou organisées spécialement pour les nouveaux résidents), la diffusion **d'informations sur les itinéraires et services vélo** (carte cyclable), une campagne de sensibilisation via le journal local, des dépliants toutes-boîtes, le site internet... Puisque le vélo est souvent perçu comme un outil de loisirs, il faut simultanément promouvoir des itinéraires de loisirs et quotidiens, car ces deux logiques se complètent.

En tant qu'employeur, la **commune montre l'exemple** : octroi d'une indemnité vélo à son personnel (exonérée fiscalement jusqu'à 0,23 €/km), mise à disposition de vélos de service, de vestiaires et de douches, de parkings sécurisés, participation au programme *Bike to Work*...

L'octroi de **primes pour encourager l'achat de vélo à assistance électrique**, une mesure déjà mise en œuvre dans plusieurs communes en Wallonie et à Bruxelles, est également un bon moyen de promouvoir le vélo.

POUR ALLER PLUS LOIN...

- Bike to Work : www.biketowork.be/fr
- « Ville cyclable, Ville d'avenir » - U.Schollaert, J.Dekoster – 1999 : ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling_fr.pdf

PRESTO

- Guide de politique cyclable – Promotion du vélo : gracq.org/sites/default/files/presto_promotion.pdf
- Fiches « action » - Promotion du vélo : gracq.org/sites/default/files/presto_fiches_promotion.pdf

THÉMATIQUE « ÉDUCATION, SENSIBILISATION, INFORMATION, PROMOTION »

Renforcer le rôle de la police locale dans la politique cycliste communale

DE QUOI PARLE-T-ON ?

La police locale joue un rôle essentiel au niveau de la sécurité routière. Elle **assure la prévention, l'intervention, l'assistance, le maintien de l'ordre public et les enquêtes** sur le territoire local. La police doit être accessible et à l'écoute du citoyen.

LA SITUATION ACTUELLE ?

L'insécurité routière est un frein majeur au développement du vélo, que l'on pense aux **excès de vitesse**, au **stationnement sauvage sur les trottoirs et les pistes cyclables**, aux **dépassements dangereux**, aux **refus de priorité**, à **l'arrêt sur les zones avancées pour cyclistes**, à la **conduite sous influence**...

Les chiffres relatifs au **vol de vélos** restent préoccupants (on estime ce chiffre à près de 10 000 pour 2015) : tant le vol que la crainte de se faire voler son vélo sont des freins à l'augmentation du nombre de cyclistes. Les cyclistes ne se sentent pas toujours écoutés et renoncent parfois à porter plainte.

Plusieurs **brigades cyclistes** existent en Région bruxelloise (Bruxelles, Ixelles, Montgomery...), mais ce n'est pas encore généralisé. En Wallonie, ces brigades tardent à apparaître.

LES ENJEUX ?

- **Amélioration de la sécurité routière** qui profite aux cyclistes et à tous les usagers de la route.
- **Réduction du nombre de vols de vélos** et des actes de vandalisme.
- **Amélioration de l'image de la police** et du contact avec les citoyens, notamment via la création d'une brigade cycliste au sein de la commune.

CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

Nous demandons **que la police soit formée et attentive au respect du code de la route par tous les usagers**. La police locale doit jouer son rôle de prévention (rappel des règles, sensibilisation au partage de l'espace public...) mais également son rôle de répression (maintien de la praticabilité des aménagements cyclables, sanction des excès de vitesse, contrôle d'alcoolémie...).

En parallèle à la mise en œuvre d'une politique efficace en matière de stationnement vélo, un **plan de lutte contre le vol** doit être établi (enregistrement des plaintes, gestion d'une base de données, patrouilles à vélo, gravure des vélos...).

La **création de brigades de policiers cyclistes** assure la proximité avec les citoyens : ces policiers sont au contact direct de la population et plus à même de comprendre les difficultés auxquelles sont confrontés les personnes à vélo.

POUR ALLER PLUS LOIN...

- Exemple de contrôle des distances de dépassement par une zone de police : www.gracq.org/actualites-du-velo/controler-les-depassements

Ancrer le vélo dans les processus de planification et de concertation

DE QUOI PARLE-T-ON ?

La planification d'un territoire repose sur un ensemble **d'outils stratégiques et réglementaires qui visent à orienter et contrôler son aménagement**. La mobilité à l'échelle d'une commune (ou d'un ensemble de communes) peut être régie par un **Plan Communal de Mobilité**. Des organes de concertation permettent d'impliquer les citoyens dans la conception des projets et la prise de décision.

LA SITUATION ACTUELLE ?

Actuellement, le **vélo n'est pas systématiquement pris en compte lors de la conception des projets d'aménagements routiers**. Si des aménagements cyclables sont envisagés, ceux-ci ne sont pas toujours optimaux, et il y a parfois des problèmes d'exécution.

LES ENJEUX ?

- **Intégration systématique du vélo** dans les processus de planification et de concertation.
- Existence d'une **transversalité entre les politiques en matière de mobilité, d'environnement** (qualité de l'air, développement durable...), **d'éducation**, etc.

CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

Nous demandons la **désignation au sein du service mobilité de la commune d'une personne chargée des modes actifs et compétente en matière de vélo**. Cette personne élabore un **plan communal cyclable** qui fait partie intégrante du plan communal de mobilité en coordination avec les autres services (police, travaux, urbanisme, aménagement du territoire, finances, enseignement...). Grâce à cette **personne-ressource**, le vélo est systématiquement pris en compte dans les projets développés sur le territoire, et le GRACQ est consulté dès le début de chaque projet d'aménagement (idéalement de concert avec d'autres parties prenantes : PMR, riverains, utilisateurs, ...)

Une **commission vélo** doit être mise en place au sein de la commune afin de rassembler tous les acteurs autour de la table (représentants des cyclistes, coordinateur Vélo, représentants de la police, du service mobilité et du service travaux, décideurs...).

Il faut réserver des **moyens budgétaires** pour assurer le développement du vélo par des **mesures d'aménagements et de sensibilisation**. Ce sera au coordinateur Vélo d'activer les sources de financement disponibles.

De la conception des projets à leur exécution sur le terrain, chaque **intervenant doit être formé** afin de respecter les bonnes pratiques en aménagements cyclables.

POUR ALLER PLUS LOIN...

- « Ville cyclable, Ville d'avenir » - U.Schollaert, J.Dekoster – 1999 : http://ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling_fr.pdf
- Wallonie – « Guide méthodologique pour la mise en place d'une politique cyclable en milieu rural » (SPW) : http://gracq.org/sites/default/files/spw_politique_milieu_rural.pdf