



## MEMORANDUM

# Élections communales d'octobre 2018

## Propositions pour une ville de Mons cyclable

**Par le GRACQ - Groupe de Recherche et d'Action  
des Cyclistes Quotidiens ASBL  
Locale de Mons**

# Sommaire

MEMORANDUM	1
1 Préambule	4
2 Mons avance dans le bons sens	6
2.1 Site officiel de la ville de Mons – vivre à Mons - Mobilité	6
2.2 Site officiel de la ville de Mons – vivre à Mons – ville durable	7
2.3 Note de politique générale 2017	7
2.4 Charte du respect de l'autre	7
2.5 La commission vélo	8
2.6 Motion relative à la prévention du vol de vélos sur le territoire montois	8
2.7 Au conseil communal	8
2.8 En résumé	8
3 Etat de la situation actuelle	9
3.1 Infrastructures	9
3.1.1 Généralités	9
3.1.2 Mons intra-muros et boulevards périphériques	9
3.1.3 Accès à la gare de Mons	10
3.1.3.1 Accès à la gare	10
3.1.3.2 La rampe d'accès aux parkings P4	11
3.1.3.3 Le parking vélo à la gare	11
3.1.4 Mons extra muros et communes de la périphérie	11
3.1.5 Les Vélo-routes RAVeL	12
3.1.6 Ecoles, centre sportifs et culturels	13
3.1.7 Immeubles à appartements	13
3.1.8 Commerces	13
3.1.9 Cyclo-tourisme	14
4 Les demandes du Gracq	14
4.1 Des moyens financiers et humains pour la mobilité douce	14
4.1.1 Budgétiser une politique cyclable ambitieuse	14
4.1.2 Renforcer la cellule mobilité	15
4.2 Propositions d'infrastructures de qualité	15
4.2.1 Généralités	15
4.2.2 Propositions pour l'intra-muros et les boulevards périphériques	17
4.2.3 Propositions pour l'extra-muros et les communes de la périphérie	17
4.2.4 Propositions pour l'accès et les infrastructures à la gare de Mons	17
4.2.5 Propositions pour l'amélioration des vélos-routes RAVeL	18

4.2.6	Propositions pour les abords des écoles, centres sportifs et culturels	18
4.2.7	Prescriptions urbanistiques des immeubles à appartement	18
4.2.8	Proposition pour les abords des commerces	18
4.2.9	Cyclo-tourisme	19
4.3	Mise en place d'un système de vélo partagé (sans station)	19
4.4	Viser une meilleure qualité de l'air	19
4.5	Intégrer le Plan Communal Cyclable à celui de la mobilité	20
4.6	Favoriser une logistique urbaine en modes doux	20
4.7	Montrer l'exemple	21
4.8	Mettre en pratique les propositions contenues dans la motion du conseil communal contre le vol	21
4.9	Mieux informer et sensibiliser les citoyens	22
5	Quick Wins : des propositions concrètes	23
5.1.1	Augmenter la sécurité et le confort des cyclistes	23
5.1.2	Adapter les réglementations et les signalisations	23
5.1.3	Réaliser sans attendre certains aménagements peu coûteux en périphérie	24
5.1.4	Améliorer la communication avec le citoyen	24
5.1.5	Impliquer les services publics, la police, le monde politique et commerçant dans la promotion du vélo	24
6	Conclusion finale : Nos 7 priorités	25

# 1 Préambule

Le GRACQ **Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens ASBL** est une ASBL apolitique qui a pour objectif la promotion du vélo comme moyen de déplacement, en promouvant ce dernier auprès du grand public et des autorités politiques. Le GRACQ défend les intérêts des cyclistes en Région wallonne et à Bruxelles grâce à ses permanents et ses 35 sections locales qui comptent près de 9.000 membres et sympathisants.

## **Quelle sera la mobilité dans 10 ans selon le GRACQ ?**

Nous pensons que la norme sera **l'intermodalité**, soit la mobilité où l'on choisit le mode de transport le plus approprié pour son déplacement : la marche ou le vélo pour les courtes distances, le train pour les longues, taxi, covoiturage ou voiture partagée pour les endroits inaccessibles autrement, ... bref une panoplie de solutions et plus seulement la voiture individuelle exclusivement.

L'intermodalité consiste en un équilibre dans le choix des moyens de transport, dont le vélo, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

Or, **Les 5 partis politiques de Mons** défendent la même position que le GRACQ dans leurs programmes respectifs ! En voici les références de pages des programmes « élections 2014 » :

- **PS** : pages 248 et 249
- **CDH** : pages 252 et 253
- **MR** : pages 220 et 225
- **ECOLO** : page 397
- **PTB** : page 29

Et de nombreuses études ont pourtant démontré l'importance du vélo comme moyen de transport : se déplacer à vélo est agréable, rapide, avec des effets bénéfiques pour l'économie, la santé et l'environnement. C'est aussi le complément idéal des transports en commun et c'est bon pour le porte-monnaie dans une région peu favorisée.

La Wallonie a décidé depuis plusieurs années maintenant de soutenir activement l'utilisation du vélo pour les déplacements au quotidien car elle considère le vélo comme un moyen de déplacement essentiel dans le cadre de la mise en place d'une mobilité durable pour tous les citoyens.

C'est pourquoi la Wallonie a mis en place dès décembre 2010 le '**Plan Wallonie cyclable**' qui englobe toute une série d'actions qui ont pour but d'améliorer les conditions de la pratique du vélo et d'augmenter significativement son utilisation d'ici 2020.

Selon un sondage commandité en août 2013 par le Service Public de Wallonie (SPW)<sup>1</sup>, la Wallonie compte actuellement 9% de cyclistes utilitaires réguliers (2% au quotidien et 7% au moins une fois par semaine). Toujours selon cette même étude, 28% des Wallons sont demandeurs d'aménagements cyclables sur nos routes. En effet, si ceux-ci étaient réalisés, ce sont plus de 500 000 Wallons qui enfourcheraient régulièrement leur bicyclette. Avec un gain pour la santé publique et une diminution des coûts de congestion, de pollution et d'infrastructures supportés actuellement par la Wallonie.

## **La démonstration de l'intérêt du vélo n'est plus à faire.**

Notre région de Mons et de ses entités est particulièrement bien adaptée à l'usage du vélo (climatiquement et géographiquement) car elle se trouve dans la plaine alluvionnaire de la Haine dont la butte de Mons constitue la seule exception, et la météo y est aussi clémente (il ne pleut que 7% du temps en Belgique) qu'aux Pays-Bas, pays cycliste par excellence.

Si des progrès peuvent déjà être mentionnés comme les Sens Unique Limités (SUL), les Zones Avancées pour Cyclistes (ZAC), la mise en place progressive de racks à vélos, de nombreux chantiers

---

<sup>1</sup>[http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Centre%20de%20doc/sondage\\_dedicated\\_aout2013.pdf](http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Centre%20de%20doc/sondage_dedicated_aout2013.pdf)

restent ouverts et c'est pourquoi les cyclistes quotidiens présentent dans ce document les solutions pour aller vers une **ville de Mons plus cyclable**.

Toutes les villes européennes modernes développent aujourd'hui des politiques qui encouragent la mobilité douce. Il y a les exemples classiques des grandes villes comme Amsterdam ou Copenhague, mais également Paris et Londres qui accordent depuis quelques années plus de places aux cyclistes, aux détriments des automobilistes. Citons aussi les villes de taille petite ou moyenne (comparable à Mons en taille) qui ont fait, ces dix dernières années, le pari de développer une mobilité propice aux cyclistes : Nantes, Strasbourg, La Rochelle, Cambridge, Séville, Ferrare, Groningen,... Dans une moindre mesure, même Bruxelles évolue dans cette direction. **Alors, pourquoi pas Mons ?**

Dans notre ville, les questions de mobilité sont trop souvent réduites à une tentative de gestion du trafic routier et au parking voiture. L'examen des débats du conseil communal montre que des sommes considérables sont investies dans des parkings voitures et très peu dans les mobilités alternatives, telles que le vélo. (les projets de place Nervienne, le budget pour un nouveau parking non identifié....)

Les cyclistes contribuent à une diminution des embouteillages et, ne fût-ce que pour cela, doivent être encouragés.

De plus, l'usage du vélo a fortement évolué: pensons au vélo électrique qui a d'une part fait augmenter le chiffre des ventes des vélos et qui par son confort d'utilisation est une des solutions pour désengorger les villes. De ce fait, le vélo a un impact considérable sur le paysage de la mobilité.

Au vu de tous ses bénéfices (sanitaires, économiques et environnementaux), les cyclistes au quotidien demandent **plus d'efforts budgétaires** pour une nette amélioration de la pratique du vélo à Mons.

**Les cyclistes sont aussi des contribuables** qui participent aux budgets publics de l'Etat fédéral, de la région, de la commune ou de l'Europe. Leurs voix méritent d'être entendues. De la même façon, les citoyens contribuables de Mons qui pratiquent régulièrement le vélo **méritent des infrastructures appropriées**.

## 2 Mons avance dans le bon sens

### Constat

Plusieurs initiatives ont été mises en place pour améliorer la mobilité des cyclistes dans la ville. Les cyclistes apprécient les aménagements qui ont été réalisés dernièrement comme par exemple:

- le rond-point "Bvd Winston Churchill" à la sortie de l'autoroute (passerelle);
- le boulevard Gendebien (piste cyclable);
- le boulevard Fulgence Masson (piste cyclable);
- la réalisation d'aménagements vélos à l'avenue Général de Gaulle
- la piste le long du Waux Hall (Avenue reine Astrid) et vers Saint Symphorien
- la Chaussée de Binche (piste cyclable)
- la piste de la place Warocqué
- les ZAC (Zones d'Avancées Cyclistes)
- les SUL (Sens Unique Limités) qui facilitent leurs parcours.
- la mise en place progressive de parkings vélos

La lecture du site et des documents de la Ville de Mons nous montrent aussi qu'**une prise de conscience a déjà eu lieu** en ce qui concerne la thématique des vélos. Nous allons parcourir les points forts de ces différentes actions, ainsi que les améliorations éventuelles à apporter :

### *2.1 Site officiel de la ville de Mons – vivre à Mons - Mobilité<sup>2</sup>*

Cette page du site officiel de la ville de Mons nous permet de lire ceci :

#### **Le vélo... un déplacement alternatif :**

La philosophie de la Ville de Mons est de consentir, autant que faire se peut, des investissements pour faciliter et sécuriser les cyclistes et intégrer la problématique " vélo " dans chacun des projets de réfection ou d'implantation de voirie.

#### **Respect des pistes cyclables :**

Trop souvent, les automobilistes utilisent les pistes cyclables comme aires de stationnement temporaires. Il faut rappeler que même pour une durée limitée, l'arrêt et le stationnement sur piste cyclable constitue une infraction passible d'une amende administrative de 110€ et un obstacle pour les cyclistes, forcés à se déporter sur la voirie. La police conseille dans de tels cas, de rester sur la chaussée.

#### **Commission vélo :**

La Ville de Mons a été une des premières villes de Wallonie à créer, dès 2006, une commission vélo, sous l'impulsion du Groupement de Recherche et d'Action des Cyclistes Au Quotidien (Gracq). Objectif ? Orchestrer la concertation entre l'administration, le politique et l'associatif sur l'ensemble des sujets touchant à nos déplacements et aux besoins globaux des utilisateurs de la petite reine. Cette commission réunit les principaux acteurs de la Mobilité à savoir : les Services techniques de la Ville, la Zone de Police Mons-Quévy, le Service Public de Wallonie-Direction des Routes, le TEC Hainaut, la S.N.C.B, la Province de Hainaut, le Gracq et PRO VELO.

Grâce à ces réunions...l'intégration de la dimension vélo dans toutes les réfections de voiries - du SPW, de la Province ou de la Ville - est prise en considération et le meilleur suivi y est assuré. C'est ...une dynamique montoise qui ... démontre la volonté de l'ensemble des acteurs d'encourager la pratique du vélo.

---

<sup>2</sup><http://www.mons.be/vivre-a-mons/cadre-de-vie/mobilite/deplacements/a-velo-1>

## 2.2 Site officiel de la ville de Mons – vivre à Mons – ville durable<sup>3</sup>

Cette page du site officiel de la ville de Mons nous permet de lire ceci :

Qu'est-ce qu'un projet de ville durable? Il n'existe pas de réponse universelle à cette question. La Ville de Mons a pourtant décidé de relever le défi en proposant une approche concrète qui simplifie l'apparente complexité du projet.

La stratégie de développement durable de la Ville de Mons s'articule autour de 8 thématiques, soit autant de grands enjeux. Chaque thématique est orchestrée dans un tableau (plan d'actions identifiant les objectifs stratégiques et les actions. La deuxième thématique se nomme « Bouger – questions de mobilité » dont je reprends des extraits ci-après :

Sur le territoire	Poursuivre politique d'entretien et de développement des pistes cyclables
	Implanter un service de mise à disposition de vélos en location
	Renforcer la concertation permanente avec associations usagers vélo et motos
	Equiper la ville de panneaux directionnels clairs
	Multiplier les garages à vélos adaptés aux endroits stratégiques
Dans l'administration	Généraliser l'installation de panneaux avec cartes de la Ville
	Vélos pour agents ; indemniser les déplacements en vélo
	Participer à Bike to work



## 2.3 Note de politique générale 2017

**Les aménagements « deux roues » reprennent les points suivants :**

- de nouveaux investissements sont prévus en 2017 comme l'installation de range-vélos en centre-ville sur base de leurs attraits touristique, commercial, culturel, scolaire, etc...;
- la ville exprime sa volonté de retracer, en 2017, l'ensemble des pistes cyclables existantes en centre-ville et proche périphérie;
- la Ville de Mons est partenaire du projet « Share a bike » porté par l'UMons, en collaboration avec l'Université de Namur et divers partenaires (TEC, SRWT, Pro Velo, Ville de Mons) en vue d'étudier et d'analyser la mise en œuvre d'un cadenas intelligent pour un système de vélos partagés.

## 2.4 Charte du respect de l'autre

La charte du respect de l'autre adoptée lors de la délibération du Conseil Communal du 14/07/2015 ne parle pas des pistes cyclables servant de parking voiture. Mais les annexes reprennent les infractions classées par catégorie et les amendes encourues. On y retrouve les amendes prévues pour les parkings anarchiques sur les pistes cyclables.<sup>4</sup>

<sup>3</sup><http://www.mons.be/vivre-a-mons/cadre-de-vie/developpement-durable>

<sup>4</sup>Pages 71 et 72 Article 141 : ce sont des infractions de deuxième catégorie, sanctionnées d'une amende administrative ou d'un paiement immédiat de 110 euros.

## 2.5 La commission vélo

La commission de concertation avec le GRACQ (Groupement de Recherche et d'Actions des Cyclistes au Quotidien) dite « **commission vélo** » se réunit 4 à 5 fois par an avec l'Echevinat de la Mobilité, les services de la Ville, la Zone de Police Mons-Quévy, le SPW, le TEC Hainaut, la S.N.C.B. et PRO VELO pour y proposer des aménagements sécurisés et y relayer les problématiques liées au vélo.

## 2.6 Motion relative à la prévention du vol de vélos sur le territoire montois

La lutte contre le vol des vélos est essentielle car tout vol de vélo entrave la progression du nombre de cyclistes. En effet, après le vol de son vélo, il n'est pas rare qu'un cycliste hésite à racheter un nouveau vélo et dès lors abandonne l'alternative de mobilité cycliste.

La majorité politique montoise est convaincue du problème. En effet, une **motion relative à la prévention du vol de vélos sur le territoire montois** a été adoptée au conseil communal du 17 janvier 2017.

Malheureusement, le problème persiste. Notre locale du GRACQ a été interpellée plusieurs fois pour des vols de vélos à assistance électrique, d'une plus grande valeur à la revente.

Le GRACQ demande la mise en place des outils que la motion relative à la prévention du vol des vélos du 17 janvier 2017 préconise : ceci est détaillé au chapitre reprenant les demandes du GRACQ.

## 2.7 Au conseil communal

Le GRACQ suit chaque mois les débats au conseil communal et en fait un résumé pour les points relatifs à la mobilité qu'il communique à ses membres et sympathisants (500 montois).

C'est ainsi que nous avons pu lire avec satisfaction que **Monsieur le Bourgmestre, ainsi que Monsieur l'Echevin en charge de la Mobilité ont régulièrement affirmé qu'ils donnaient la priorité d'abord aux piétons, puis aux vélos, ensuite aux transports en commun et enfin aux voitures.**

## 2.8 En résumé

Le contexte renseigné ci-avant indique que la **volonté** de faire de Mons une ville cyclable existe.

Mais si l'esprit était prompt lors de la rédaction des textes, les réalisations sur le terrain et les budgets consacrés aux mobilités alternatives, ne sont pas toujours à la hauteur des espérances que ces documents pourraient susciter.

En effet, lorsqu'il s'agit de mobilité cyclable, la courte mention « ... *en fonction des moyens budgétaires* ... » est trop souvent annoncée, ce qui n'est pas le cas lorsqu'il s'agit de parkings voitures (par exemple).

En consultant ses archives, le GRACQ a aussi constaté que des **projets étaient reportés** depuis des années. Nous en rappelons deux ici :

1. la piste cyclable promise entre Mesvin et la rue de la cascade à Mons;
2. l'aménagement cyclable du pont de chemin de fer – jonction place Warocqué / autoroute.



C'est pourquoi, à l'avant-veille des élections communales 2018, il a paru nécessaire et utile à la locale du GRACQ – les cyclistes quotidiens de Mons **de dresser un récapitulatif de leurs attentes** pour faire de Mons un ville où être cycliste devient une alternative agréable et sécurisée à la voiture.

### **3 Etat de la situation actuelle**

#### **3.1 Infrastructures**

##### **3.1.1 Généralités**

Outre 571 km de voiries communales, 11,2 km de voiries provinciales et 52,5 km de voiries régionales, le site officiel de la ville renseigne qu'environ 62 km de pistes cyclables sont opérationnelles dans l'entité montoise, toute voirie confondue, mais la qualité de ces pistes est fort variable.<sup>5</sup>

Lorsqu'elles sont bien réalisées, nous pouvons constater un accroissement significatif de cyclistes (par exemple le long du Waux Hall).

Lorsqu'on regarde certaines chaussées de notre ville, ce n'est pas la place qui manque pour réaliser des aménagements cyclables de qualité.

Par exemple :

- l'entrée de Mons venant de Nimy, avenue Maistriau ne compte pas moins de 7 bandes de circulation et 2 bandes consacrées au parking;
- situation similaire au boulevard Saintelette;
- ...

Et lorsque la place ne fait pas défaut, le GRACQ a malheureusement pu constater que, comme au carrefour de la Violette, la sécurité des cyclistes n'est pas toujours prise en compte lors des réaménagements.

Notons enfin que les cyclistes ne roulent pas toujours sur des pistes cyclables et lorsqu'ils sont sur la chaussée, ils sont dépassés par des véhicules à moteur qui respectent rarement les 50 km/h en agglomération. C'est pourquoi un meilleur contrôle de la vitesse des véhicules à moteur est nécessaire pour garantir une meilleure sécurité des cyclistes.

##### **3.1.2 Mons intra-muros et boulevards périphériques**

Mons intra-muros se densifie. La part de buildings et immeubles à appartements parmi les logements (%) est passé de 13,7 % au 01/01/1994 à 20,2 % au 01/01/2015.<sup>6</sup>

Cette densification accroît la pression automobile et nécessite de développer un autre type de mobilité. Le vélo a toute sa place en la matière.

Pour améliorer la praticabilité du vélo en intra-muros, il est urgent de s'affranchir des freins suivants :

---

<sup>5</sup><http://www.mons.be/decouvrir/mons/en-chiffres-1>

<sup>6</sup>

[http://walstat.iweeps.be/walstat-catalogue.php?theme\\_id=1&indicateur\\_id=201000&ordre=0&entite\\_principal\\_id=53053](http://walstat.iweeps.be/walstat-catalogue.php?theme_id=1&indicateur_id=201000&ordre=0&entite_principal_id=53053)

- les revêtements en pavés de nombreuses rues rendent la circulation difficile et rebutante au centre-ville (exemples : rue d'Havré rue de la Réunion, rue du Parc, rue des Quatre Fils Aymont, rue du Gaillardmont; rue des Gaillers; rue des Compagnons; rue des Marcottes). En effet, ces rues ne bénéficient pas d'une bande cyclable comme les rues Léopold II, de la Clé et de Nimy;
- certaines rues sont dans un état tel, avec des pavés disjoints que la circulation en vélo en devient dangereuse (rue du Hautbois);
- la zone intra-muros, sauf la grande voirie, est une zone 30 km/h (ce qui est une très bonne chose). Néanmoins, cette limitation de vitesse peu visible est peu respectée et peu surveillée ce qui met de facto les usagers légers en danger;
- nous connaissons une recrudescence des vols de vélos, principalement ceux à assistance électriques. L'intra-muros reste trop peu équipé en parkings vélos sécurisés que ce soit au niveau des commerces, des points d'intérêt touristique, de lieux administratifs et de lieux de logements (place de la Grande Pêcherie, ...).
- **le problème des sorties du ring sur les boulevards latéraux :**
  - Sur les boulevards latéraux intérieurs et extérieurs, au niveau des sorties du ring, les cyclistes sont mis en danger par les véhicules qui débouchent du ring sans adapter leur vitesse.
  - Cette situation dangereuse pour les cyclistes existent aussi pour les sorties en extra-muros. Voici les lieux visés :
    - Boulevard DOLEZ, au niveau de la rue Jacques de Guise (intérieur) et rue de l'Alchimiste (extérieur);
    - Boulevard Albert Elisabeth, au niveau de la rue Dubreucq (intérieur) et rue de la Limerie (extérieur);
    - Boulevard Saintelette, au niveau de la rue de Gages (intérieur) et rue Raoul Godfroid (extérieur);
    - Avenue de Cuesmes, au niveau de la place des Alliés;
    - Boulevard Winston Churchill au niveau de la rue de la Croix Rouge;
    - Boulevard Kennedy, au niveau de la ZAC de la place Régnier au Long Col.

### 3.1.3 Accès à la gare de Mons

#### 3.1.3.1 Accès à la gare

L'accès des cyclistes à la gare provisoire est difficile dans le sens place Léopold, inexistant ou dangereux depuis le boulevard Churchill (trémie) ou depuis le pont de Ghlin.

Alors que des dizaines d'écoles qu'elles soient maternelles, primaires, secondaires, supérieures, ou universitaires, ainsi qu'un centre de formation Ifapme, et un centre hospitalier (Ambroise Paré) soient tous localisés sur le même axe (depuis le boulevard Kennedy jusqu'au Bd Charles Quint) en englobant la plaine de Nimy et l'avenue du Tir, **il n'existe pas de pistes cyclables ni dans un sens ni dans l'autre pour accéder à la gare !** Or cela concerne des milliers d'étudiants (public privilégié pour rouler à vélo) et de travailleurs qui se déplacent tous les jours pour accéder à leur lieu de travail et qui aujourd'hui sont la cause de nombreux embouteillages !

Le développement d'infrastructures cyclables sécurisées et de qualité le long de cet axe : Bd Kennedy, Bd Churchill, Bd Charles Quint jusqu'à la gare dans les 2 sens est une priorité forte du Gracq.

La liaison entre l'ancienne et la nouvelle ville est aujourd'hui inexistante et l'orientation prise d'une gare-passerelle surélevée avec une volée d'escaliers ne facilitera pas le passage entre l'ancienne et la nouvelle ville.

### *3.1.3.2 La rampe d'accès aux parkings P4*

Une rampe d'accès dédiée aux cyclistes et aux piétons existe depuis la trémie Bd Charles Quint pour rallier le parkings de la gare P4. Néanmoins, une fois dans le parking, le cycliste doit aujourd'hui rouler sur les pavés, sans itinéraire précis, pour rejoindre la gare. Le Gracq demande la réalisation du prolongement de cette rampe d'accès pour atteindre en toute sécurité la gare de Mons.

### *3.1.3.3 Le parking vélo à la gare*

Trois parkings vélo existent dont deux sont dans un état pitoyable. Ce point relevé par la **motion relative à la prévention du vol de vélos sur le territoire montois** a été adopté au conseil communal du 17 janvier 2017.

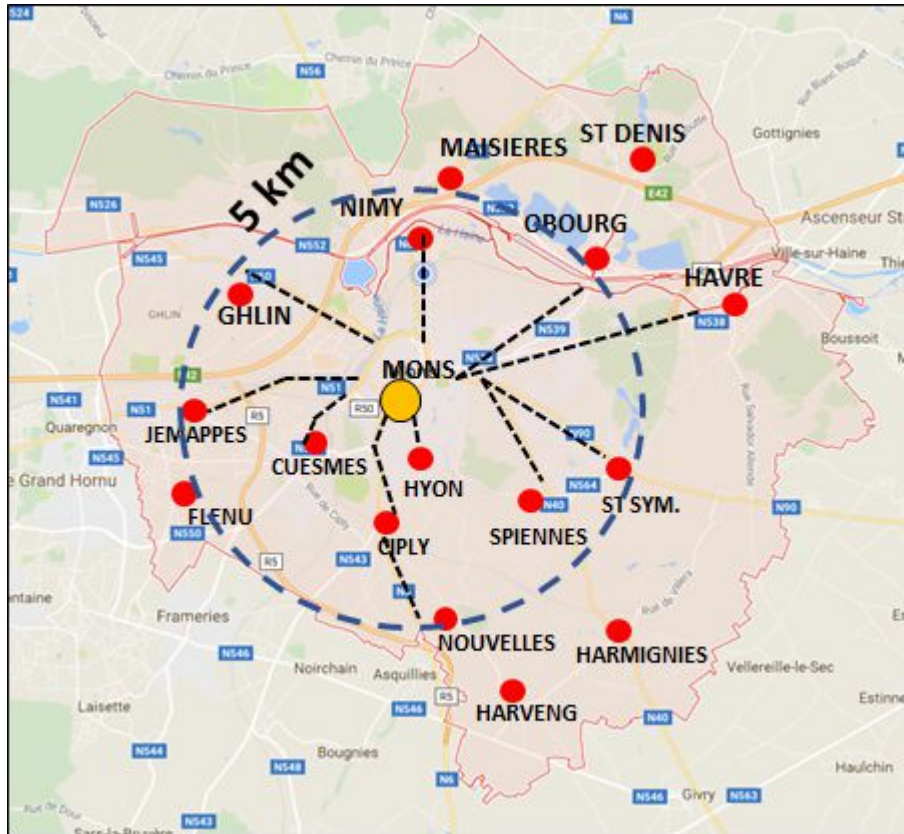
- La motion rappelle que le GRACQ a pris l'initiative d'une pétition envoyée en 2016 au Ministre fédéral en charge de la Mobilité pour réclamer de meilleures infrastructures d'accueil pour les cyclistes.
- La réduction du nombre de gares dans le Borinage conduit les navetteurs à se diriger vers la gare de Mons. Cela mène à la saturation de nos voiries comme le ring de Mons et tend à aggraver la mobilité montoise tout en augmentant la pollution. De plus la SNCB pense pour le futur que le nombre de places de parking prévues à la gare de Mons ne sera pas suffisant pour absorber les voitures des navetteurs. Cela engendre déjà une migration des voitures vers les parkings du Lotto Mons Expo ou de l'Hôtel Van Der Valk qui ne sont pas destinés aux navetteurs.

En ce qui concerne les liaisons ville – gare, il faut noter que la Ville de Mons crée de nouveaux quartiers. Or, dans le référentiel 'quartier durable' de Wallonie, l'opportunité de développer de nouveaux quartiers est notamment appuyée par les temps de parcours piétons/vélos, entre ce nouveau quartier et une gare. Il est donc nécessaire de disposer d'infrastructures adaptées depuis ces quartiers nouveaux, évidemment, et d'assurer la continuité des cheminements vers la gare.

La gare de Mons doit dès lors offrir une alternative aux navetteurs montois pour leur permettre de venir en vélo à la gare sur des itinéraires cyclables, d'entreposer leur vélo dans des abris couverts de dimension suffisante et de disposer de racks vélos de qualité.

### *3.1.4 Mons extra muros et communes de la périphérie*

Jemappes se trouve à 3,5 kilomètres de Mons, Cuesmes à 3 km et Havré à moins de 6 km etc, soit des entités qui pourraient toutes être accessibles en vélo depuis le centre-ville.



Mais aujourd'hui, se rendre dans ces communes toutes proches en bicyclette est malaisé voire dangereux.

- Les liaisons cyclistes avec la périphérie montrent en effet de nombreux points noirs régulièrement dénoncés par le GRACQ ces dernières années : la rue Vandervelde vers Cuesmes, la liaison vers Ghlín, vers Jemappes, ...
- La liaison entre l'ancienne et la nouvelle ville est inexistante et l'orientation prise d'une gare-passerelle surélevée avec une volée d'escaliers ne facilitera pas le passage entre l'ancienne et la nouvelle ville.

Par contre, de bonnes infrastructures montrent leur utilité : la création d'une piste cyclable séparée de la circulation au niveau du boulevard Reine Astrid a permis de constater une augmentation substantielle du trafic cycliste.

### 3.1.5 Les Vélo-routes RAVeL

Notre région de Mons possède deux cyclo-routes :

- le RAVeL Nord le long du canal Nimy-Blaton et du canal Mons La Louvière, ainsi qu'entre Saint-Ghislain et Mons le long de la Haine canalisée;
- le RAVeL Sud du Borinage entre Mons et Quiévrain.

Ces cyclo-routes pour vélo peuvent aider à relier aisément diverses entités autour de Mons.

Mais cette voie cyclable express doit respecter **cinq principes généraux**, à savoir la **cohérence**, le **caractère direct**, l'**attrait**, la **sécurité** et le **confort**.

En outre, tout comme les autoroutes qui ne sont utiles que s'il y a des possibilités d'accès, ces cyclo-vélo routes ne sont pas assez accessibles.

En effet, les passerelles piétonnes (existantes mais peu nombreuses) qui existent le long du RAVeL Nord permettent la traversée du canal mais ne permettent pas de rejoindre ou de sortir de cette cyclo-route.

C'est typiquement le cas du RAVeL Nord au niveau d'Obourg où l'accès au RAVeL (canal du Centre) est impossible, pour les cyclistes et les piétons. La passerelle cyclo-piétonne de part et d'autre du canal est accessible, depuis la rue de la Station, via une rampe en colimaçon (cyclistes et piétons) et un escalier mais ne permet pas de rejoindre le RAVeL ! Cela engendre donc un détour via l'écluse d'Havré en circulant périlleusement sur quelque 300 mètres le long de la Route Industrielle (N552) à quatre bandes de circulation.

Nous insistons aussi sur la nécessité de réaliser des jonctions sécurisées pour relier les 2 RAVeLs (RAVeL Sud au RAVeL Nord) entre eux.

### *3.1.6 Ecoles, centre sportifs et culturels*

La ville de Mons compte deux universités et 13 hautes écoles. Il y a environ **15.000 étudiants** qui vivent et étudient à Mons.

Les problèmes de circulation étant les plus importants au cours des périodes scolaires, un usage plus important du vélo par la population scolaire (élèves et professeurs) est une des solutions à favoriser.

La sécurité des étudiants et élèves se rendant à l'école en vélo, tous réseaux confondus doivent faire l'objet d'une attention toute particulière. Les itinéraires cyclables qu'ils utilisent doivent faire l'objet d'aménagements sécurisants de nature à augmenter leur attractivité.

La fréquentation de la piste cyclable bien aménagée qui relie Mons à l'UCL Mons (FUCaM) et à la HELHa ainsi que le taux d'occupation des parkings vélos à la HELHa démontre que les étudiants sont en attente de bonnes infrastructures vélo.

### *3.1.7 Immeubles à appartements*

De nombreux immeubles à appartements qu'ils soient privés ou à caractère social ne disposent d'aucun aménagement pour permettre le rangement des vélos des habitants. C'est notamment le cas aux tours de la cité de Mons – allée des Oiseaux où les vélos sont installés sur les balcons des appartements faute d'infrastructure pour les accueillir.

Les habitants de ce quartier des Oiseaux, (y compris ceux des maisons individuelles et des appartements privés), ne disposent d'aucune facilité pour le parking des vélos.

Tous ces habitants, des tours des immeubles à appartements et des maisons individuelles, ne peuvent dès lors qu'avec difficulté utiliser des vélos pour un usage quotidien. Ils sont plus enclins à utiliser leur voiture pour leurs déplacements même de courte distance (courses ou se rendre à la poste,...), alors qu'ils habitent à moins de 1.000 mètres des commerces et autres lieux de services.

### *3.1.8 Commerces*

Le GRACQ est convaincu qu'une mobilité douce serait profitable au commerce montois.

La ville de Mons vise notamment à développer le tourisme pour réorienter le commerce intra-muros qui ne peut concurrencer le commerce de masse des Grands Prés.

### 3.1.9 Cyclo-tourisme

Le tourisme représente une véritable opportunité pour redynamiser le commerce dans la vieille ville et le vélo est un atout à ne pas négliger.

Durant les mois d'été, Mons fait de la publicité pour des circuits vélo et propose des locations de vélos aux touristes.

Le site internet de la ville ne renseigne cependant plus beaucoup de possibilités pour faire du tourisme vélo dans notre région (au contraire de la ville de Tournai) et devrait redynamiser les informations touristiques (balades cyclables, infrastructures cyclables,...) disponibles sur son site, à l'heure où les points nœuds vont être développés sur l'ensemble du territoire du Cœur du Hainaut.

Les membres du GRACQ ont également constaté que de nombreux cyclistes néerlandophones viennent visiter notre ville et utilisent fréquemment des vélos à assistance électrique VAE. Ils devraient donc disposer de facilités particulières comme des bornes de recharges.

Cela deviendrait un argument pour « VisitMons » en cohérence avec les folders distribués pour les visites en vélo.

## 4 Les demandes du Gracq

Dans l'objectif de créer plus d'espace intermodal dans la ville de Mons pour les citoyens, le GRACQ pense qu'une **nouvelle orientation de la mobilité et des budgets de la Ville de Mons est indispensable afin d'abandonner le « tout-voiture »**.

Par exemple, le GRACQ ne comprend pas le niveau des budgets accordés à de nouveaux parkings à Mons (Place Nervienne, place de Bootle). Nous rappelons aussi que Mons « intra-muros » dispose de 5.150 places de parkings voiture (dont 2.225 à stationnement réglementé) et 565 places en ouvrage, soit un total de 5.715 places, ce qui correspond à 18 terrains de football! (si on tient compte, outre de la place de la voiture, des dégagements nécessaires pour rentrer et sortir les voitures des emplacements)

### 4.1 *Des moyens financiers et humains pour la mobilité douce*

#### 4.1.1 *Budgétiser une politique cyclable ambitieuse*

Les choix politiques se traduisent par des choix budgétaires. Le GRACQ de Mons suit les débats au conseil communal et a relevé les budgets suivants:

- le stade Tondreau : 8.000.000 €;
- subvention de la ville de Mons pour Mons 2015 : 3.000.000 €;
- le parking de la place Nervienne : 7.000.000 €;
- projet de parking de la place de Bootle<sup>7</sup> : pas encore chiffré.

Par contre, le Gracq relève peu de lignes budgétaires à destination des politiques cyclables. Il est pourtant indispensable que des **budgets conséquents** soient planifiés et dégagés pour une politique cyclable à moyen et long terme (**priorité forte du Gracq**). Pour information, des villes comme

---

<sup>7</sup> <http://www.mons.be/economie/grands-projets/requalification-du-quartier-du-gouvernement-provincial/quartier-du-gouvernement-provincial?searchterm=bootle>

Amsterdam ou Copenhague consacrent un budget de plus de 30 € par an par habitant au vélo, et ce depuis des dizaines d'années.

Nous n'en demandons pas tant, tout de suite : en effet, les villes qui consacrent de manière constante chaque année 10 € par an par habitant au vélo **voient déjà une vraie progression du nombre de cyclistes**. Cela représente donc pour Mons de consacrer au **minimum 1 million d'euros par an au vélo**, si Mons veut exister sur la carte des villes cyclables, et d'ensuite **faire grimper ce chiffre à 3 millions d'euros par an**, afin de rivaliser avec les villes aujourd'hui exemplaires en terme de mobilité douce.

Nous demandons que la ville de Mons développe des **indicateurs pour évaluer les résultats** des actions mises en place suite à l'adoption d'un budget ambitieux (par exemple : progression du nombre de cyclistes, importance des problèmes d'encombrement, comptage des navetteurs cyclistes dans les gares de l'entité avant et après les aménagements cyclables ...).

Il nous semble aussi important de rappeler l'avis du Comité des experts établi par le décret « Climat » wallon sur les troisième et quatrième périodes budgétaires du 22 décembre 2016 qui déclare (en son point 49) :

**« la prise en compte du long terme dans les décisions d'investissement et dans la planification des mesures est très importante également parce que la Wallonie construit aujourd'hui des infrastructures dont la durée de vie dépasse largement 2050. A cet égard, le Comité estime que les choix d'investissements actuels devraient être soumis à un critère de compatibilité avec les budgets d'émission du décret « Climat » et l'objectif de décarbonation à long terme inclus dans l'Accord de Paris<sup>8</sup> ».**

#### 4.1.2 Renforcer la cellule mobilité

De plus, il est primordial de renforcer la cellule « mobilité » (en sous-effectifs pour une ville de 100.000 habitants) en engageant un **conseiller en mobilité dédié à 100% au vélo** (à l'instar d'autres villes wallonnes comme par exemple La Louvière). Ce conseiller en mobilité vélo veillera à une intégration harmonieuse et équilibrée de la politique cyclable dans le plan communal de mobilité en relation avec les organisations citoyennes comme le GRACQ et Pro Velo.

## 4.2 Propositions d'infrastructures de qualité

### 4.2.1 Généralités

Le GRACQ demande :

- **Au niveau de l'organisation**
  - une vision coordonnée entre les différents niveaux de pouvoirs pour la réalisation des infrastructures cyclistes;
  - la mise en place d'un outil de communication avec les services de la ville pour signaler les problèmes comme des trous dans les pistes cyclables, les parkings vélos détériorés, les obstacles, ... sur carte interactive (La plateforme UELLO n'est hélas pas suivie assez régulièrement et ne porte donc pas ses fruits).

---

<sup>8</sup><http://awac.be/images/Pierr> Les autoroutes pour vélo sont des pistes cyclables entre des grandes villes et suivent les infrastructures telles que les chemins de fer, les autoroutes et les canaux. Ces voies cyclables express doivent respecter cinq principes généraux, à savoir la cohérence, le caractère direct, l'attrait, la sécurité et le confort.

[e/Actualit%C3%A9s/Avis%20sur%20les%20troisi%C3%A8mes%20et%20quatri%C3%A8mes%20p%C3%A9riodes%20budg%C3%A9taires%20Vfinale.pdf](http://awac.be/images/Pierr)

- **Au niveau des infrastructures**

- des infrastructures sécurisantes comme des pistes cyclables séparées de la circulation automobile. Ces pistes doivent en tous cas être d'une largeur suffisante pour permettre la circulation aisée des vélos, des triporteurs et des vélos à assistance électrique qui ont une vitesse plus élevée;
- des pistes cyclables avec un revêtement uni et de qualité;
- des liaisons cyclables continues;
- des aménagements clairs pour les usagers motorisés pour marquer le retour des cyclistes sur la chaussée en fin de piste cyclable;
- aménagement d'une piste cyclable à double sens tout autour de Mons sur la grande voirie;
- des bandes de confort avec une largeur suffisante pour tous types de vélos et de cyclistes;
- l'entretien régulier des pistes cyclables pour éviter le tapis de feuilles mortes en automne, les trous en toutes saisons et le verglas en hiver;
- un marquage clair de la séparation entre les deux bandes de circulation destinées aux voitures lorsque les pistes ne sont marquées que d'un côté de la chaussée ; ce qui facilitera le croisement des voitures et évitera qu'elles roulent sur la piste cyclable (rue du Grand Large, rue de la Poire d'Or, ...).

- **Au niveau des signalisations**

- de faire vérifier par les agents de police mais aussi les gardiens de la paix et les stewards de ville la présence des panneaux de signalisation cyclable et de pourvoir à leur remplacement si nécessaire (panneaux SUL, M4, M9 ...);
- de contrôler la vitesse des véhicules automobiles via l'installation de panneaux de rappels de vitesse à 50 m/h en agglomération là où ils se trouvaient sur certains boulevards et leur multiplication sur tous les axes. Les bandes rugueuses ont également prouvé leur efficacité<sup>9</sup>;
- de prévoir l'installation des panneaux B22/B23 partout où cela s'avère possible.

Le GRACQ regrette que des aménagements destinés aux cyclistes, même bien intentionnés, augmentent la dangerosité, tels que :

- des chicanes avec passage cyclable latéral qui génèrent un effet « cisaille »;
- des pistes cyclables de quelques centaines de mètres avec remise dans la circulation sans aménagement (multiplication des points de conflits);
- des pistes cyclables marquées dans les caniveaux ou qui, rétrécies à quelques dizaines de centimètres par la présence d'un poteau, obligent le cycliste à la quitter;
- des pistes cyclables marquées ou suggérées par des chevrons longeant de très près les véhicules en stationnement;
- des balisages cyclistes qui envoient dans des aménagements sales, difficilement utilisables voire inutilisables pour les cyclistes âgés, vélos à assistance électrique, triporteur etc ..
- des ronds-points avec une bande cyclable, ce qui multiplie les conflits auto/vélo;
- des traversées de chaussée à des endroits tels que cela diminue la visibilité (N51/chemin de l'Inquiétude).

---

<sup>9</sup> Le site de la ville reprend les avantages du 30 km/h : « *Plus de sécurité ! Plus de convivialité ! Une meilleure cohabitation entre tous les usagers ! Moins de pollution ! Moins de bruit !* »  
<http://www.mons.be/vivre-a-mons/cadre-de-vie/mobilite/plan-de-mobilite-1>



#### 4.2.2 Propositions pour l'intra-muros et les boulevards périphériques

Le GRACQ demande :

1. **l'aménagement de la boucle cyclable à double sens sur la totalité de la Grande Voirie (priorité forte du Gracq);**
2. la finalisation du programme de parkings vélos et un stationnement prévu pour vélos dans les parkings voitures existants (Centre-ville et parking de la Halle);
3. l'installation de boxes à vélos collectifs;
4. la diminution de la pression automobile « non-montoise » par un usage mieux étudié des parkings de dissuasion et des navettes de bus;
5. le marquage au sol de pistes cyclables à hauteur des sorties du ring;
6. la finalisation de l'installation des SUL (et la vérification régulière de la présence des panneaux de signalisation par les services de la ville);
7. la mise en place de bandes de confort dans les rues pavées;
8. l'entretien des rues dangereuses pour la circulation cycliste (pavés déchaussés, ...)
9. la meilleure visibilité de la zone « 30 » (marquages au sol, installation de porte de ville...)

#### 4.2.3 Propositions pour l'extra-muros et les communes de la périphérie

**Le GRACQ demande la réalisation de liaisons vélo sécurisées entre le cœur historique et les Grands Prés ainsi qu'un réseau cyclable structurant sécurisé et continu entre le centre de Mons et toutes les entités avoisinantes (Ghlin, Jemappes, Cuesmes, Nimy-Maisières, Hyon, Ciplu, Mesvin, Saint-Symphorien, Spiennes, Havré et Obourg (priorité forte du Gracq);**

Il existe certains tronçons déjà sécurisés, il faut maintenant **passer la vitesse supérieure** et assurer des liaisons sécurisées sur l'ensemble des axes pénétrants. Par exemple, La N50 vers Ghlin va être rénovée : il est impératif de profiter de cette rénovation pour **installer une piste cyclable en DOUBLE sens sur celle-ci!**

Les liaisons avec le RAVeL Nord et Sud doivent également être prises en compte dans cette planification. Il est impératif de prévoir plus de connections entre les RAVeL et les rues et routes voisines car il est parfois difficile de sortir/entrer du RAVeL pour poursuivre son itinéraire (Exemple : il est impossible le long du RAVeL à Obourg de quitter le RAVeL et de rejoindre la place d'Obourg).

Enfin, le GRACQ demande avec insistance le rétablissement du passage le long du Grand Large au niveau de la barrière de l'ADEPS.

#### 4.2.4 Propositions pour l'accès et les infrastructures à la gare de Mons

Le GRACQ demande :

- **que la Ville crée les liaisons cyclistes sécurisées pour atteindre la gare provisoire (et ultérieurement la nouvelle gare) et ce en priorité depuis/vers la plaine de Nimy et le boulevards Kennedy (priorité forte du Gracq);**
- de réaliser la deuxième rampe dans le parking P4, dans la continuité de la rampe déjà existante. La ville doit pousser à la réalisation de cette rampe qui servira aussi à l'accès de la gare définitive;
- d'installer plus de parkings vélos couverts de qualité à la gare;
- de suivre les recommandations faites au conseil communal en ce qui concerne la prévention du vol de vélos aux parkings vélos de la gare;
- d'intervenir auprès du TEC pour rappeler la dangerosité des abords de la gare provisoire et plus particulièrement de la piste cyclable.

#### 4.2.5 Propositions pour l'amélioration des vélos-routes RAVeL

Le GRACQ propose que la ville mette à l'étude avec l'administration wallonne en charge des RAVeLs:

- l'aménagement de liaisons cyclables entre les passerelles existantes et le RAVeL Nord;
- la création de nouvelles passerelles cyclo-piétonnes pour désenclaver le RAVeL Nord. Par exemple à Obourg, rendre possible un accès direct à la berge du RAVeL pour les cyclistes et les piétons par la construction d'une rampe;
- l'aménagement d'accès réguliers entre la voirie actuelle et le RAVeL Nord;
- la création de la jonction cycliste entre le RAVeL Nord et le RAVeL sud.

#### 4.2.6 Propositions pour les abords des écoles, centres sportifs et culturels

Concernant les écoles, Le GRACQ demande :

- l'aménagement d'itinéraires cyclables sûrs de et vers les différents sites d'enseignement<sup>10</sup> ;
- aux autorités de procéder rapidement à des aménagements aux abords des écoles, hautes écoles et universités pour lutter contre les embouteillages et autres parkings sauvages qui sont source d'insécurité et découragent l'usage du vélo ;
- à la ville d'inciter toutes les écoles à installer des parkings vélos couverts et sécurisés;
- que plus particulièrement pour les écoles primaires et secondaires, des kiss and ride soient aménagés pour que les voitures déposent les enfants à l'écart des entrées des établissements scolaires, ce qui dégagerait celles-ci au bénéfice des modes doux ;
- que la ville participe au financement des formations vélo dans les écoles et la mise en place dans tous les établissements scolaires de facilités pour le parking vélo.

Concernant les centres sportifs et culturels, le GRACQ demande à la ville :

- la réalisation de fiches d'accessibilité à ces services, qu'ils soient communaux, provinciaux, régionaux ou fédéraux, en intégrant tous les modes de déplacement et en aménageant des parkings vélos sécurisés;
- d'installer de telles facilités vélos à proximité immédiate des centres culturels administratifs et sportifs sur le territoire de la ville.

#### 4.2.7 Prescriptions urbanistiques des immeubles à appartement

Le GRACQ demande à la Ville de Mons :

- d'intervenir auprès de la société wallonne du logement pour l'inciter à offrir à ses locataires des parkings vélo sécurisés pour tous les immeubles sous sa responsabilité;
- d'imposer (au travers du règlement communal d'urbanisme) des charges urbanistiques auprès des promoteurs d'immeubles à appartements, prévoyant la mise à disposition de locaux adaptés au parking vélo aux rez de chaussée et ce, en suffisance.

#### 4.2.8 Proposition pour les abords des commerces

Le GRACQ demande :

- un rééquilibrage de l'espace dédié aux piétons et cyclistes aux dépens de la voiture (diminution de la pression automobile) en intra- Muros;
- que la ville sensibilise les grandes surfaces et commerces à l'installation de parkings vélos de qualité pour leur clientèle.

---

<sup>10</sup> à l'exemple de ce qui se fait pour les entreprises (<http://mobilite.wallonie.be/home/outils/plans-de-mobilite/les-plans-de-deplacement-entreprise.html>)

## 4.2.9 Cyclo-tourisme

Le GRACQ demande :

- d'installer à l'intention des touristes cyclistes VAE des bornes de recharge des VAE de courtoisie devant l'office du tourisme de Mons;
- de créer des itinéraires cyclables sécurisés vers la ville à partir des RAVEls;
- de créer des itinéraires cyclables sécurisés vers tous les sites hôteliers y compris ceux en périphérie;
- de mettre à jour le site internet de la ville pour mieux informer les touristes sur le potentiel cyclable;
- de disposer de parkings sécurisés en ville aux abords des points d'intérêt pour favoriser le mode de transport VAE et lutter contre le vol ciblé dont ils font l'objet.

## 4.3 Mise en place d'un système de vélo partagé (sans station)

Actuellement, seul le système de vélos partagés blue bike de la Sncb est disponible à la gare de Mons. ce système n'offre pas toute la souplesse requise car il est obligatoire de revenir déposer son vélo à la station unique de bluebike de la gare.

Un autre initiative sur Mons est "Share a bike" en partenariat avec la ville, Umons, l'université de Namur et Pro Velo qui vise **un système de partage sans stations, de vélos**, couplé à une application intelligente via smartphone. Si le concept nous semble prometteur, la réalisation sur le terrain tarde à se concrétiser et le Gracq demande à la ville de Mons, partenaire du projet, de **s'assurer que l'initiative débouchera bien sur quelque chose de concret pour les usagers et ce à court terme! (priorité forte du Gracq)**

## 4.4 Viser une meilleure qualité de l'air

Avec 15 autres communes de Wallonie, la Ville de Mons a adhéré à la **Convention des Maires**<sup>11</sup>, vaste programme européen par lequel des collectivités territoriales s'engagent à réduire les émissions de CO2 sur leur territoire. Dans cette optique, un plan d'action climat-énergie initié en 2014, a été finalisé fin 2015 et devrait donc être en cours de développement. .

A terme, l'ambition est de développer une véritable dynamique de territoire autour de la réduction d'émissions de CO2 (réduction des consommations énergétiques globales, recours systématisé aux énergies renouvelables) avec d'autres acteurs extérieurs à la Ville.

**Le secteur du transport est particulièrement problématique**, car il est responsable de près d'1/4 des émissions de GES (Gaz à Effet de Serre) et est le secteur où les émissions ont le plus augmenté depuis 1990 (+25%). Les émissions d'oxydes d'azote et de microparticules ont également un impact non-négligeable sur la qualité de l'air. Sans oublier les particules fines et leurs effets cancérigènes.

**Mons n'échappe pas aux problèmes de pollution de l'air et elle s'est donné comme objectif de réduire de 20% ses émissions de gaz à effet de serre en 2020 par rapport à 2006.**

La pollution de l'air a un impact significatif sur la santé des Belges. Selon une étude de l'Agence européenne de l'environnement, 12.000 Belges décèdent prématurément chaque année suite à la mauvaise qualité de l'air qu'ils respirent. Mons n'est évidemment pas épargné par ce problème.

---

<sup>11</sup>La Convention des Maires est le principal mouvement européen associant les autorités locales et régionales dans un engagement volontaire pour réduire de 40% les émissions de gaz à effet de serre (GES) de leur territoire à l'horizon 2030. La Convention des Maires compte actuellement 7102 signataires.

Mons doit mettre en œuvre des mesures urgentes et rapides pour lutter contre la mauvaise qualité de l'air dans la ville et ainsi protéger la santé de ses citoyens.

Les cyclistes participent à la qualité de l'air et doivent être encouragés. Le vélo, c'est zéro émission et donc l'idéal : aucun impact sur le climat ni sur la qualité de l'air.

Pour ce faire, le GRACQ recommande :

- d'instaurer une « Low Emission Zone » dans l'intramuros;
- de mettre en œuvre les recommandations contenues dans leur Plan d'Action Energie Durable (PAED) de 2015;
- d'objectiver les niveaux de pollution auxquels sont soumis ses citoyens en installant des stations de mesures dans les lieux fréquentés par les Montois et de rendre les données mesurées publiquement disponibles;
- de sensibiliser les Montois à la problématique de la qualité de l'air, à ses causes et à ses conséquences.

#### *4.5 Intégrer le Plan Communal Cyclable à celui de la mobilité*

La ville de Mons a approuvé en février dernier le cahier des charges-marché en vue de l'actualisation du **Plan communal de Mobilité (PCM)**.

A côté de ce PCM, le Gracq demande à la ville d'établir un **plan communal cyclable** qui serait partie intégrante du PCM.

A l'échelle d'une commune, un **Plan communal cyclable** constitue un outil cohérent et structuré, fixant des objectifs précis et un ensemble de mesures et d'actions à mettre en œuvre, selon un planning et un budget réaliste. Il va nécessairement plus loin que l'outil Plan Communal de Mobilité (PCM) en faisant un focus sur une politique cyclable volontariste et en la déclinant en mesures détaillées et concrètes.

Une articulation du Plan communal cyclable avec les outils existants est indispensable, d'abord avec le PCM, ensuite avec les autres plans et schémas régionaux et trans-communaux existants ainsi qu'avec le schéma de structure communal.

**Outre un plan communal cyclable ambitieux**, le Gracq demande :

- qu'il soit établi et intégré dans le **Plan Communal de Mobilité** pour une meilleure prise en compte de la mobilité douce en relation avec tous les autres modes de transport;
- que la ville de Mons participe ou mette en œuvre avec les entités voisines des **plans intercommunaux de mobilité (PICM)**. En effet, des liaisons cyclistes continues devraient être créées pour relier Mons à Frameries, Saint-Ghislain (et autres communes ...).
- la hiérarchisation des rues et des chaussées pour **systematiser les limitations à 30 km/h** dans les rues à **destination locale** (rue Léon Save et rue Marcel Flament, digue des Peupliers par exemple...)

#### *4.6 Favoriser une logistique urbaine en modes doux*

On observe une demande de plus en plus forte de livraisons à domicile et de l'e-commerce pour les biens de consommation courante.

Le développement des livraisons à domicile tend à élargir le champ traditionnel de la logistique urbaine avec le développement de l'e-commerce.

A la lecture du procès-verbal du 17 janvier 2017 du conseil communal, une enveloppe de 3,4 millions d'euros (fond FEDER) a été obtenue pour la création d'un centre logistique urbain qui utiliserait des petites camionnettes et autres véhicules pour les livraisons en ville. Une étude de faisabilité devrait être réalisée.

Le GRACQ demande que **les possibilités de livraison par cargo-cycles soient aussi étudiées**. Ces véhicules à assistance électrique sont capables de porter des charges de 150 kg. Les livraisons par vélos cargos permettent de limiter les nuisances liées au transport de marchandises. La mise en place de ces services **offrira en outre à de nouveaux publics une voie d'insertion professionnelle et sociale**.

#### *4.7 Montrer l'exemple*

Le GRACQ invite le monde politique ainsi que les directeurs des services de la ville à démontrer la « respectabilité » des modes doux, qui ne doivent plus être perçus comme des solutions de second ou de troisième ordre. Le GRACQ insiste sur l'importance **de l'exemple qui vient « d'en haut »**.

Les élus doivent se montrer en exemple à la population en choisissant un mode de déplacement durable comme le vélo, pour les déplacements vers et au sein de la Ville.

Outre un meilleur contact avec leurs administrés, cela leur permettra de juger par eux-mêmes du niveau des infrastructures cyclables et de mieux ressentir et comprendre les craintes légitimes des cyclistes montois.

Nos élus ainsi que les directeurs des services de la ville doivent aussi motiver et encourager le personnel de la ville à modifier leurs habitudes de déplacement pour passer à des modes alternatifs.

Le GRACQ demande :

- de mettre à disposition ou d'assurer une location de vélos électriques **au personnel communal** de la Ville pour promouvoir la pratique du vélo, dans les déplacements domicile/travail;
- de réintroduire et de renforcer les **patrouilles de police en vélo**;
- de mettre à disposition de la police les **moyens humains et financiers adéquats** pour lutter contre les parkings anarchiques sur pistes cyclables qui mettent les cyclistes en danger.

#### *4.8 Mettre en pratique les propositions contenues dans la motion du conseil communal contre le vol*

- **Au niveau des infrastructures**
  - améliorer de manière continue le stationnement;
  - créer des stationnements de qualité en gare de Mons, à l'abri du vol et des intempéries;
  - inscrire au budget 2017 de la Ville, les investissements pour une seconde phase d'installation de ranges-vélo de boxes à vélos;
  - installer des box à vélos sécurisés, accessibles au moyen d'une clé et pouvant accueillir 5 vélos d'habitants du quartier;
  - équiper les quartiers montois, sur initiative communale ou sur demande des citoyens, de boxes à vélos en voirie;
  - accélérer la mise en place des ranges-vélo de type U devant les écoles (ou dans les cours intérieures ou sous un préau) et les lieux publics forts fréquentés dans le centre-ville et dans les anciennes communes de l'entité;
  - installer des espaces à vélos dans tous les parkings couverts publics de la ville, sachant que ces derniers sont sécurisés, comme cela est prévu à Messines, au parking de la Grand Place et dans le futur parking Place Nervienne ;

- o vérifier l'installation de locaux à vélo et poussettes, comme le prévoit le règlement sur les logements à Mons, dans tous les nouveaux immeubles construits sur l'entité.
- **Au niveau de la stratégie**
  - o disperser des vélos appâts munis d'une puce aux endroits où les vols sont fréquents afin de permettre de suivre l'éventuel vélo volé, si celui-ci est référencé, et de conduire les policiers jusqu'aux voleurs;
  - o normaliser le marquage par gravure pour identifier les vélos volés et leurs propriétaires;
  - o normaliser au niveau local les antivols, un « bon antivol » est un U en acier cimenté et à dispositif de verrouillage de qualité.
- **Au niveau de l'information**
  - améliorer de manière continue le stationnement, l'information des différents publics cyclistes et la sensibilisation des vélocistes, en impliquant tous les acteurs concernés (police, associations cyclistes, service Mobilité, responsables politiques);
  - poursuivre l'information des cyclistes sur les précautions à prendre par :
    - o la réalisation d'une affiche de prévention sur la sécurité du vélo dans les lieux publics, rappelant qu'il faut attacher le cadre du vélo à un point fixe, avec un bon antivol en U, et cela en toutes circonstances;
    - o la formation des vélocistes sur les conseils judicieux à donner et la mise à disposition de dépliants d'information;
    - o la communication via différents canaux (internet, dépliants, affichage) sur la possibilité de graver son vélo au point vélo de la gare de Mons et sur la manière de porter plainte en cas de vol;
    - o des campagnes de sensibilisation menées par le service Prévention, notamment durant la semaine de la mobilité;
    - o l'implication des stewards de ville et des gardiens de la Paix dans cette campagne de prévention;
- **Au niveau de l'organisation**
  - o réaliser un diagnostic de la situation initiale ainsi qu'une évaluation des résultats escomptés;
  - o interpeller l'État Fédéral et plus particulièrement les Ministres de la Mobilité et de l'Intérieur sur la nécessité de prévenir le vol de vélos à la gare de Mons en améliorant la qualité de stationnement, son éclairage et sa surveillance (caméra);

## 4.9 Mieux informer et sensibiliser les citoyens

Pour l'acceptation d'une mobilité douce et durable, le GRACQ pense que la ville doit mieux informer et sensibiliser la population sur les enjeux de la mobilité au niveau de l'environnement, de la santé et de la qualité de vie.

Les pouvoirs publics doivent communiquer sur les avantages de l'usage accru du vélo en ce qui concerne la réduction des rejets de gaz à effet de serre ou toxiques, la lutte contre les changements climatiques, la limitation du bruit et l'augmentation de la qualité de vie de tous. Sans oublier les effets bénéfiques pour la santé.

Il est aussi crucial d'encourager la formation des élèves, étudiants et habitants pour ré-apprendre à rouler à vélo et à se déplacer dans un trafic automobile dense.

## 5 Quick Wins : des propositions concrètes

Les quick wins sont toutes ces améliorations rapides et peu coûteuses qui pourraient être mises en œuvre rapidement pour un meilleur confort et une meilleure sécurité pour les cyclistes.

Au risque de double emploi avec des points déjà cités plus haut, la GRACQ propose de mettre en œuvre les quick wins suivants :

### 5.1.1 *Augmenter la sécurité et le confort des cyclistes*

Nous recommandons les améliorations suivantes :

- entretenir régulièrement les pistes cyclables pour éviter le verglas en hiver, le tapis de feuilles mortes en automne, enlever les plantes envahissantes, couper les branches qui pendent au niveau des yeux, marquer les pistes reboucher les trous,...
- marquer la présence de cyclistes sur les boulevards latéraux à hauteur des sorties du ring et à l'approche des ZAC et y placer des bandes rugueuses pour réduire la vitesse des voitures;
- indiquer clairement pour les usagers motorisés le retour des cyclistes sur la chaussée en fin de piste cyclable par le placement de potelets et marquage au sol;
- marquer clairement la séparation entre les deux bandes de circulation destinées aux voitures lorsque les pistes ne sont marquées que d'un côté de la chaussée ; ce qui facilitera le croisement des voitures en évitera qu'elles roulent sur la piste cyclable (rue du Grand Large, rue de la Poire d'Or, ...);
- adoucir les bordures d'accès aux pistes cyclables;
- permettre l'accès des vélos aux parkings voitures de la ville, en faveur prioritairement des habitants du quartier qui n'ont pas d'emplacement pour leurs vélos, et d'y installer des parkings sécurisés.

Le GRACQ demande à la ville de Mons de procéder sans plus attendre aux améliorations nécessaires pour ces divers quick-wins.

### 5.1.2 *Adapter les réglementations et les signalisations*

La législation existant, les panneaux routiers aussi. Le GRACQ demande de mieux utiliser ou de réutiliser tous ces outils, et notamment :

- d'appliquer la tolérance zéro pour les voitures parkées sur les pistes cyclables. De tels parkings anarchiques mettent régulièrement les cyclistes en danger;
- la finalisation des SUL et la vérification régulière de la présence des panneaux de signalisation par les autorités;
- de contrôler la vitesse des véhicules automobiles via l'installation de panneaux de rappels de vitesse à 50 m/h en agglomération là où ils se trouvaient sur certains boulevards et leur multiplication sur tous les axes. Les bandes rugueuses ont également prouvé leur efficacité<sup>12</sup>;
- de mettre à 50 km/h les routes dotées de pistes cyclables non séparées du flot de la circulation automobile;
- de mettre les quartiers d'habitation en zone 30 ainsi que les rues à usage tout à fait local;
- de réintroduire ou de renforcer les patrouilles de police en vélo.
- de faire vérifier par les agents de police mais aussi les gardiens de la paix et les stewards de ville la présence des panneaux de signalisation cyclable et de pourvoir à leur remplacement si nécessaire (panneaux SUL, M4, M9, ...);

---

<sup>12</sup> Le site de la ville reprend les avantages du 30 km/h : « *Plus de sécurité ! Plus de convivialité ! Une meilleure cohabitation entre tous les usagers ! Moins de pollution ! Moins de bruit !* »  
<http://www.mons.be/vivre-a-mons/cadre-de-vie/mobilite/plan-de-mobilite-1>

- d'installer des panneaux B22/B23 partout où cela s'avère possible;
- de réduire la vitesse des voitures en réglant mieux les phases de feux de circulation pour empêcher un effet de « compétition automobile » (par exemple au niveau de l'entrée de l'hôpital St Joseph à Mons en direction de la rue d'Havré);

### 5.1.3 Réaliser sans attendre certains aménagements peu coûteux en périphérie

Certains aménagements légers pourraient être réalisés sans attendre tels que :

- d'aménager le passage (sous voies du chemin de fer) reliant les deux tronçons de la rue Vandervelde vers Cuesmes pour qu'ils soient utilisables par les vélos à assistance électrique;
- d'aménager le passage sous voies de la gare de Jemappes pour les cyclistes, ce qui permettrait d'organiser une vélo route Jemappes-Mons sur le chemin de halage;
- d'envisager de légers aménagements entre le chemin de halage et la route de Wallonie pour faciliter l'utilisation de ce chemin pour les cyclistes (Bois brûlé par ex..)

### 5.1.4 Améliorer la communication avec le citoyen

et plus particulièrement :

- de réactiver la plateforme **UELLO** qui permet aux usagers cyclistes de signaler et de positionner sur une carte interactive les problèmes d'infrastructures rencontrés;
- de rappeler régulièrement aux automobilistes via Mons Mag ou tout autre moyen, le code de la route (dépassement des cyclistes avec minimum 1 mètre de distance, 2 cyclistes peuvent rouler de front en agglomération, particularités des aménagements cyclistes (comme par exemple garder sa droite lorsque l'automobiliste s'engage dans une rue aménagée en SUL où il risque sinon de se retrouver face à un cycliste...)).

### 5.1.5 Impliquer les services publics, la police, le monde politique et commerçant dans la promotion du vélo

Le GRACQ est convaincu que si la ville de Mons intervient auprès de ces différents acteurs, ceux-ci seront plus enclins à installer des facilités pour les cyclistes.

Le GRACQ demande à la ville de Mons :

- d'engager des actions de sensibilisation auprès des grands magasins pour l'installation de parkings sécurisés;
- de prendre contact avec les services logistiques des services publics fédéraux (SPF) installés sur le territoire pour les inciter à installer dans leurs implantations à Mons des facilités pour les cyclistes (douches, parkings vélo sécurisés, ...);
- d'intervenir auprès du TEC pour rappeler la dangerosité des abords de la gare provisoire et plus particulièrement de la piste cyclable;
- d'intervenir auprès de la société wallonne du logement pour l'inciter à offrir à ses locataires des parkings vélo sécurisés au rez de chaussée pour les immeubles sous sa responsabilité;
- d'inciter les grandes surfaces et les commerces de l'entité à installer des parkings vélos de qualité pour leur clientèle.



## **6 Conclusion finale : Nos 7 priorités**

### **Priorité 1 : Un budget conséquent dédié à la mobilité douce**

- Un budget planifié qui permet de réaliser des objectifs quantifiés. Pour progresser, à minima engager 10 € par habitant par an (pour atteindre 30 € dans les années à venir)

**Pour Mons – 100 000 habitants → 1 000 000 € par an à minima**

Pas de miracle : à Amsterdam ou Copenhague, la dépense publique est de > 30 € par habitant chaque année depuis plus de 30 ans.

- Un budget couplé à un plan d'action « vélo » avec des objectifs chiffrés
- Renforcer la cellule mobilité de la ville par un monsieur « vélo » dédié à la mobilité douce

### **Priorité 2 : Des infrastructures sécurisées pour l'axe plaine de Nimy - Gare**

- Des aménagements cyclables en site propre et sécurisés indispensables entre la gare et la plaine de Nimy et au-delà le boulevard Kennedy et ses nombreuses institutions scolaires

### **Priorité 3 : Une Grande voirie avec piste cyclable CONTINUE**

- Une piste cyclable continue et en double sens sur la grande voirie (>60% est déjà réalisé)

### **Priorité 4 : Un réseau structuré CONTINU et sécurisé entre les entités montoises et l'intra-muros**

- Un réseau cyclable structuré continu et sécurisé qui relie la dizaine d'entités de Mons à l'intra-muros. Et ce d'autant plus que les distances entre les entités de Mons et le centre-ville sont rarement plus de 5 km.
- 3 principes sont à respecter:
  1. Continuité
  2. Maillage fin
  3. Niveau de sécurité homogène
- 1 condition fondamentale :  
Réduire la vitesse et l'espace public consacré à la voiture

### **Priorité 5 : Une offre de stationnement vélos étoffée**

Une offre de stationnement « vélos »

1. Locaux à vélos au REZ dans les nouveaux immeubles
2. Parking vélos résidentiels en ville et en périphérie (boxes à vélos)
3. Des arceaux sur l'espace public en ville
4. Abris couverts pour écoles & administrations,...

### **Priorité 6 : Mettre en place un service de vélos en libre - partage**

Une offre de « vélos » en libre service de qualité

- Privilégier un libre-service sans stations (vélos connectés à une appli mobile)

## **Priorité 7 : Sensibilisation et information**

### Formation

- Brevets cyclistes
- Apprendre à rouler dans le trafic
- Coaching
- Vélo-bus

### Sensibilisation :

- Les supports papier (carte du réseau cyclable)
- Kiosque vélo en centre-ville
- Panneau « pub » dans les villes
- Kit de bienvenue « Mobilité »
- Signalisation des itinéraires cyclables
- Respect mutuel des autres usagers