

Élections communales et provinciales 2018



Le vélo, c'est l'avenir !

Table des matières

CHARLEROI S'ENGAGE POUR UNE POLITIQUE CYCLABLE !	3
LE SENS UNIQUE LIMITÉ (SUL)	4
DES ITINÉRAIRES CYCLABLES DE QUALITÉ (CONTINUS ET BALISÉS)	5
L'ENTRETIEN DU RÉSEAU CYCLABLE	6
LE STATIONNEMENT VÉLO	7
LA SÉCURISATION DES CARREFOURS	8
LE CÉDEZ-LE-PASSAGE CYCLISTE AU FEU (B22/B23)	9
LA GÉNÉRALISATION DU 30 KM/H	10
L'INTERMODALITÉ (ACCESSIBILITÉ ET PARKING)	11
LE BREVET DU CYCLISTE	12
ENCOURAGER LE DÉVELOPPEMENT DU VÉLO DANS LA COMMUNE	13
ANCRER LE VÉLO DANS LES PROCESSUS DE PLANIFICATION ET DE CONCERTATION	14
RENFORCER LE RÔLE DE LA POLICE LOCALE DANS LA POLITIQUE CYCLISTE COMMUNALE	15
POUR ALLER PLUS LOIN...	16

Charleroi s'engage pour une politique cyclable !

ENJEUX

Les enjeux vont au-delà du seul développement du vélo dans notre commune. 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 ne dépend pas du relief de la région 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.



Et surtout...

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

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, dont Charleroi où seuls 18% des sens-uniques sont en SUL (sur un total de 480 sens-uniques). Le travail est donc encore important à accomplir dans notre ville !

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.

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 ?

À Charleroi, plusieurs itinéraires vélos ont existé par le passé. Il subsiste les panneaux de signalisation, mais la signalisation au sol est effacée faute d'entretien régulier. Une réflexion est en cours pour mettre à jour ces itinéraires et un subside a été obtenu pour réaliser deux de ceux-ci. Le travail doit donc continuer pour permettre à tous les Carolos de se rendre en sécurité au centre-ville et pour circuler d'un quartier à un autre grâce à un **réseau d'itinéraires sécurisés et connectés entre eux**.

Le sentiment d'insécurité à vélo est pointé par un grand nombre de citoyens comme un réel obstacle à l'utilisation de ce mode de transport.

LES ENJEUX ?

Un véritable réseau cyclable visible, sûr, direct et agréable augmente l'attrait du vélo pour les cyclistes convaincus ou potentiels.

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).

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 (30kmh/) 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...

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 ?

À Charleroi, le réseau cyclable (pistes cyclables, bandes cyclables suggérées, RAVeL) n'est que rarement entretenu. Ces voiries sont souvent recouvertes de boue et jonchées de feuilles, de cailloux, voire de débris de verre. Les pistes cyclables marquées, quand leur marquage ne s'efface pas, récoltent les gravillons projetés par le trafic automobile et parfois la neige et les détritiques des machines d'entretien. Les RAVeL, nombreux sur notre territoire, sont envahis par les dépôts clandestins d'ordures, de voitures incendiées et de débris de toute sorte. Il n'existe à ce jour aucun planning d'entretien annuel.

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 la Commune de Charleroi développe 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 vélo

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 ?

À Charleroi, faute de parking vélo en suffisance, 14 emplacements de parking vélo ont été installés dans l'intra-ring en 2016, augmentant de 50% le nombre de places disponibles pour se garer. À ce chiffre, viendra s'ajouter le stationnement prévu dans le cadre du projet Charleroi DC à la ville-haute. Cependant, le GRACQ déplore que ces emplacements ne répondent pas à la demande :

- Ils sont **trop espacés les uns des autres** : il est plus intéressant de multiplier le nombre d'emplacements et de diminuer le nombre d'arceaux par emplacement. Actuellement, les emplacements sont séparés de plus de 100m entre-eux ! Cela ne convaincra pas les cyclistes à stationner leur vélo s'ils ne peuvent pas avoir une vue dessus par peur des vols
- Ces emplacements se trouvent **quasi exclusivement en intra-ring**. Que dire des centres urbains dans les différents quartiers de Charleroi ? Il n'est à l'heure actuelle pas possible d'attacher son vélo de manière sécurisée à ces endroits.

Notons que 51 % des personnes qui ne font pas de vélo citent la peur du vol comme obstacle à la mise en selle. Le parking vélo constitue un véritable incitant à la pratique du vélo pour un coût 10 à 20 fois moindre qu'un parking automobile.

LES ENJEUX ?

- Répondre à une demande des cyclistes actuels et des futurs cyclistes.
- Réduire le nombre de vols et d'actes de vandalisme, amélioration de l'accessibilité à vélo, contribution au transfert modal.

CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

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

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 vélo, local vélo, à l'intérieur d'un parking public...).

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

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).

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.



B 22



B 23

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.

À Charleroi, aucun carrefour n'est équipé de panneau B22 ou B23. Pourtant, de nombreux endroits pourraient s'y prêter, pour autant que sur les routes régionales, on retrouve une piste cyclable en amont et en avant du carrefour.

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.

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.

À Charleroi, il n'est pas encore admis, ni au niveau politique ou au niveau de l'administration que la zone 30 puisse être une solution peu coûteuse mais bénéfique aux usagers actifs plus vulnérable. L'intra-ring et les différents centres urbains se prêtent pourtant bien à cet aménagement et aux bénéfices qu'il pourrait apporter.

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 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.

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 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.

À Charleroi, quelques parking vélo existent déjà ou vont être installés au niveau des gares (Charleroi-Sud, Charleroi-Ouest, Marchienne-au-Pont) et des stations de métro. Cependant, ce stationnement n'est pas de qualité car il n'est pas sécurisé ni abrité pour permettre un stationnement de longue durée.

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 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)

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.

La ville de Charleroi est dotée d'une cellule « cyclisme » qui a pour fonction de former les élèves Carolos à la sécurité à vélo sur une piste de sécurité routière, située hors trafic. Peu d'élèves bénéficient de cette formation et ne peuvent de toute façon pas la mettre en pratique faute d'aménagements vélo de qualité entre l'école et leur domicile.

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. Charleroi 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.

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, la commune de Charleroi a un rôle à jouer.

LA SITUATION ACTUELLE ?

De nombreux citoyens prennent conscience des limites du « tout-voiture ». La ville de Charleroi, dans sa communication, peine à susciter le changement et les aménagements en faveur des cyclistes sont 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 ville de Charleroi 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'employeurs, la commune montre l'exemple : octroi d'une indemnité vélo à son personnel (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.

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, à Charleroi, 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 car les usagers ne sont pas consultés, et il y a souvent des problèmes d'exécution à cause d'un manque de formation des techniciens.

Le point positif est l'existence d'un conseil communal consultatif vélo qui permet de mettre autour de la table les acteurs sur le territoire de Charleroi en matière de mobilité cyclable, d'informer ceux-ci sur les projets en cours et d'entendre le point de vue des usagers. Cette concertation pourrait être renforcée afin que les usagers, par leur expérience quotidienne, puissent être systématiquement consultés lors d'un nouvel aménagement.

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

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.

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, mais ce n'est pas encore généralisé. En Wallonie, ces brigades tardent à apparaître. **À Charleroi, 3 sections de 9 policiers circulent dans l'intra-ring** mais ceux-ci ne sont peu formés aux spécificités du code de la route pour les cyclistes et n'ont pas spécialement dans leur mission de faire respecter celui-ci.

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 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 cyclistes.

Pour aller plus loin...

CHARLEROI S'ENGAGE POUR UNE POLITIQUE CYCLABLE !

- Give Cycling a Push : http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/PRESTO_Cycling_Policy_Guide_Promotion.pdf

LE SENS UNIQUE LIMITÉ

- 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

DES ITINÉRAIRES CYCLABLES DE QUALITÉ (CONTINUS ET BALISÉS)

- 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

L'ENTRETIEN DU RÉSEAU CYCLABLE

- Fix my street – Plateforme de signalement de problèmes sur l'espace public en Région bruxelloise : fixmystreet.irisnet.be
- Uello - Plateforme de signalement de problèmes vélo en Wallonie : uello.be

LE STATIONNEMENT VÉLO

- 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 : www.gracq.org/sites/default/files/presto_stationnement.pdf
 - Solutions de stationnement et de stockage des vélos : www.gracq.org/sites/default/files/presto_stockage.pdf

LA SECURISATION DES CARREFOURS

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

LE CÉDEZ-LE-PASSAGE CYCLISTE AU FEU (B22/B23)

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

LA GÉNÉRALISATION DU 30 KM/H

- 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) : http://www.gracq.org/sites/default/files/ibsr_zone30.pdf

L'INTERMODALITÉ (ACCESSIBILITÉ ET PARKING)

- PRESTO – Installations cyclistes au niveau des pôles d'échange : http://www.gracq.org/sites/default/files/presto_intermodalite.pdf

LE BREVET DU CYCLISTE

- 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

ENCOURAGER LE DÉVELOPPEMENT DU VÉLO DANS LA COMMUNE

- 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
- 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

ANCER LE VÉLO DANS LES PROCESSUS DE PLANIFICATION ET DE CONCERTATION

- « 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://www.gracq.org/sites/default/files/spw_politique_milieu_rural.pdf

RENFORCER LE RÔLE DE LA POLICE LOCALE DANS LA POLITIQUE CYCLISTE COMMUNALE

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

Nom du document : 20180507 memorandum2018-complet.doc
Répertoire : C:\Users\Hélène Moureau\Google Drive\GRACQ Charleroi\Locale de
Charleroi\Lobbying\Commune de Charleroi\Élection communales 2018\Memorandum
Modèle : C:\Users\Hélène
Moureau\AppData\Roaming\Microsoft\Templates\Normal.dotm
Titre :
Sujet :
Auteur : Prénom Nom
Mots clés :
Commentaires :
Date de création : 7/05/2018 20:47:00
N° de révision : 2
Dernier enregistr. le : 7/05/2018 20:47:00
Dernier enregistrement par : Hélène Moureau
Temps total d'édition : 25 Minutes
Dernière impression sur : 7/05/2018 21:23:00
Tel qu'à la dernière impression
Nombre de pages : 17
Nombre de mots : 5.862 (approx.)
Nombre de caractères : 33.827 (approx.)