

POUR UNE COMMUNE CYCLABLE



Propositions du GRACQ-Assesse

Novembre 2020

ENJEUX D'UNE POLITIQUE "VELO"

Le constat est évident : de plus en plus de cyclistes sillonnent nos rues : pour se rendre au travail directement ou en transport en commun, aller à l'école, faire des courses. Ou simplement pour prendre l'air et faire de l'exercice. Dans la Wallonie rurale, l'usage récréatif de la petite reine est encore privilégié par rapport aux déplacements utilitaires mais l'évolution est visible. La popularisation du vélo à assistance électrique y contribue certainement.

Le contexte récent lié à la crise sanitaire et aux confinements imposés a dynamisé la pratique du vélo.

Les incertitudes autour des enjeux climatiques font réfléchir beaucoup de gens en recherche d'alternatives plus durables à la mobilité automobile.

Une politique cyclable visera à accompagner ces tendances. Elle contribuera à augmenter la part modale du vélo essentiellement dans les déplacements utilitaires (courses, trajets vers le travail, l'école, les services) en articulation avec les modes de transports publics (gares et TEC).

Une telle politique volontariste est indispensable pour faire avancer nos villages vers un mode de fonctionnement innovant et durable: un territoire cyclable résulte de la mise en place d'un processus politique adéquat et non du relief condruzien ou des caprices de la météo!

A chaque page, nous pointons des thématiques prioritaires pour le développement du vélo à Assesse. Nous envisageons:

- Une explication de la thématique
- Les enjeux
- La situation actuelle à Assesse ou à défaut en Wallonie
- Les attentes du Gracq -Assesse

LE GRACQ-ASSESE

Le GRACQ – Les cyclistes au quotidien agit pour rendre les déplacements à vélo plus sûrs, plus agréables et plus faciles pour tous. Notre ASBL, sans appartenance politique, oeuvre avec ses 2.400 membres pour favoriser l'usage utilitaire du vélo dans les communes de Wallonie et de Bruxelles.

Depuis 2018, le **groupe local du GRACQ** s'est constitué dans notre commune Il compte actuellement 43 sympathisants.

Nous animons aussi le [groupe facebook "les cyclistes assessois"](#) (plus de 200 membres actuellement).

Contact: assesse@gracq.org  0485 190 751





ITINÉRAIRES CYCLABLES

Un itinéraire cyclable est un **parcours recommandé pour un déplacement à vélo**, qu'il s'effectue au sein d'une commune, entre ses villages où à travers plusieurs communes. Il permet de rejoindre les services, gares et écoles. Pour être efficace, le cheminement doit être **sécurisé, continu et clairement signalé**.

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

A l'inverse, c'est un véritable obstacle à l'utilisation du vélo.

Le manque d'infrastructures adaptées et le sentiment d'insécurité sont pointés par 90% et 69% des citoyens comme un réel obstacle à l'utilisation du vélo.

SITUATION ACTUELLE

- **Une seule liaison cyclo-piétonne existe actuellement:** la piste cyclable unidirectionnelle sur la N 931 reliant la gare de Courrière à Petit-Courrière.
- **Le remodelage par le SPW de cette piste cyclable semble programmé.** Elle deviendrait bi-directionnelle et séparée des automobiles par des potelets. C'est un **maillon du projet ViciGal**. On imagine que ce dernier projet, comme celui de certaines **liaisons douces (PCDR)** verront le jour, même si la réalisation n'en est pas encore entamée.
- **Le noeud autoroutier N4-E411 est un problème majeur** pour assurer un lien de Assesse ou de Courrière vers Namur et de Maillen vers Namur (fermeture du bois de maillen les jours de chasse). Idem dans l'autre sens: de Namur vers le sud.

ATTENTES DU GRACQ-ASSESE

1. **ViciGal et liaisons douces** sont un début. **Nous insistons sur la qualité de ces réalisations.** Spécifiquement pour les liaisons douces, une **progression vers de véritables liaisons adaptées au vélo** sont indispensables (**revêtement stable et largeur adéquate**, notamment).

2. Nous souhaitons **être impliqués dans la réflexion** des futurs projets d'aménagement, notamment les **liaisons manquantes:**

- **Crupet-Assesse,**
- **Assesse-Florée via zoning / Intermarché**
- **Liaison vers le Hameau d'Assesse**



L'ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES

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...).

Un entretien régulier du réseau routier diminue le risque d'accident.

Une politique active d'entretien prévient la circulation « hors-piste » des cyclistes.

SITUATION ACTUELLE

- Nous faisons ici surtout référence au **réseau routier en général** et plus particulièrement au niveau des **accotements** car c'est essentiellement sur cette partie que circulent les cyclistes assessois.
- En ce qui concerne le **ViciGal**, **le budget ne couvre que la réalisation, rien n'est prévu pour l'entretien. De même pour le PCDR .**

ATTENTES DU GRACQ-ASSESE

1. La réalisation de tous les **travaux de réparation** sur les accotements des voiries.
2. La **possibilité de signaler les problèmes** via un point unique en ligne, la commune assurant la gestion et le suivi des plaintes introduites.
3. Outre le réseau routier, nous insistons sur l'importance d'un **budget pour l'entretien et la maintenance régulière** des infrastructures cyclables (dans le cadre du PCDR et du ViciGal actuellement).
4. **Convention avec le SPW** pour l'entretien de la, piste cyclable sur RN 931.



EDUCATION DES JEUNES

Brevet du cycliste

Encadrés par leurs enseignants et/ou les formateurs de Pro Velo, le Brevet du Cycliste **enseigne aux élèves de 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**).

Enfin, le projet "**Objectif vélos**" de Pro Velo consiste à créer un groupe de réflexion, à définir un objectif chiffré et mener un plan d'actions sur mesure. Avec le soutien des formateurs de Pro Velo, la commune et les enseignants accompagnent les enfants et leurs parents dans ce cheminement.

Connaître 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.

SITUATION ACTUELLE

- Nous avons déjà pu constater la tenue d'**activités de vélo éducation** à destination de groupes scolaires de l'entité, encadrées par des moniteurs, dans les rues du village d'Assesse.
- Nous ne connaissons ni l'origine, ni l'étendue de ces initiatives.

ATTENTES DU GRACQ-ASSESE

1. Permettre à tous les élèves de 5e et 6e primaires d'être formés au mieux et d'éventuellement passer leur **brevet du cycliste**.
2. **Donner les moyens et les outils aux écoles pour atteindre des objectifs mobilité ambitieux**: Plan de Déplacements Scolaires évolutif pour chaque établissement, mise en place de vélos bus, jeu/événement festif à vélo pour tous les enfants qui viennent de suivre une formation.



STATIONNEMENT VELO

Le cycliste doit pouvoir stationner facilement son vélo. **Des parkings vélos sécurisés** permettraient à de nombreuses personnes de combiner vélo et train pour se rendre au travail.

Il existe **plusieurs types de stationnements** correspondant à différents besoins : du parking pour des arrêts relativement courts au parking de longue durée.

Réduction du nombre de vols et d'actes de vandalisme.

Amélioration de l'accessibilité à vélo.

Contribution au transfert modal.

Le parking vélo constitue un véritable incitant à la pratique du vélo pour un coût 10 à 20 fois moindre qu'un parking automobile.

SITUATION ACTUELLE

- Actuellement, les **parkings vélo sont peu nombreux et ne répondent pas toujours** de manière adéquate **aux besoins** des cyclistes en matière de sécurité.
- Aux abords de chaque gare un **range vélo (couvert mais non éclairé) a été installé par Infrabel.**
- Le **parking vélo de la gare d'Assesse** a déjà été légèrement **amélioré par Infrabel** (face police)
- **La Commune aurait le projet d'assurer un stationnement sécurisé** complémentaire aux abords des trois gares (Assesse, Courrière et Sart-Bernard).

ATTENTES DU GRACQ-ASSESE

1. la mise en place rapide des **stationnements sécurisés aux abords des trois gares.**
2. La commune devrait **intégrer le vélo dans chacune de ses nouvelles réalisations et installer des parkings vélo aux endroits stratégiques** : écoles, petits commerces, centres sportifs, points d'intermodalité.
Quelques exemples: • Place communale, devant la boulangerie, • Dans le centre de Crupet (devant l'église) • Ecoles de l'entité • Centre sportif Maillen • Près des commerces de proximité (boutiques à Maillen, Assesse,...)
3. 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).



REDUCTION EFFECTIVE DE LA VITESSE véhicules automobiles : généralisation du 30 km/h

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.

Meilleure sécurité.

*Convivialité et qualité de vie :
diminution du niveau sonore,
du stress, de l'agressivité
des véhicules.*

*L'espace public devient plus
convivial pour d'autres
usagers.*

*Diminution de la pollution.
Une consommation plus
faible en carburant est
bénéfique pour tous.*

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.
- A Assesse, des réduction de la vitesse à 30km/h sont seulement adoptées aux **abord des écoles de l'entité**

ATTENTES DU GRACQ-ASSESE

1. Nous demandons de tenir en compte une réflexion afin de **faire du 30 km/h la vitesse par défaut en agglomération** (centre des différents villages de la commune).
2. Importance de veiller à ce **que les aménagements de réduction de vitesse** (chicanes, bacs à fleurs, etc) **tiennent compte de la sécurité des cyclistes**.
3. 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.



LE VELO A ASSISTANCE ELECTRIQUE Vecteur de changement

De plus en plus présent sur nos routes, le **vélo à assistance électrique (VAE) a le vent en poupe**. Avec ses nombreux avantages, il parvient même à **convaincre un nouveau public à se mettre au vélo**. Que ce soit pour affronter une côte, parcourir une plus longue distance, neutraliser les vents contraires ou éviter les arrivées au boulot en sueur, le VAE offre la liberté de rouler sans devoir compter sur la force seule de ses mollets. L'essayer c'est souvent l'adopter!

Le VAE augmente les possibilités de déplacement à vélo:

Allongement des distances parcourables

Elargissement à des personnes plus âgées

SITUATION ACTUELLE EN WALLONIE

- Le **coût élevé** d'un VAE en freine l'acquisition.
- Pour aider des citoyens à franchir le pas vers un VAE, des communes proposent le «**Testing vélo**». Ce projet permet d'être formé à l'utilisation et à la conduite en toute confiance d'un VAE dans la circulation, d'en tester un pendant 3 mois et d'éventuellement de l'acheter à prix réduit en fin d'expérience. Ce projet est peu onéreux pour la commune car chaque *testeur* y participe financièrement.
- Plusieurs communes de Wallonie octroient à leurs citoyens des **primes lors de l'achat d'un vélo électrique**. Les modalités sont variées et certaines s'adaptent au manque de capacités financières de certains ménages, frein à l'acquisition du VAE.

ATTENTES DU GRACQ-ASSESE

1. L'ASBL **Pro Velo** dont le « **testing vélo** » est un projet phare serait idéalement **contactée** pour mettre en place celui-ci à Assesse. D'autres projets peuvent être identifiés pour *mettre en selle* de nouvelles personnes à Assesse.
2. une **attention de la commune d'Assesse pour l'idée d'une prime** aux citoyens qui font l'achat d'un vélo électrique.

CONCLUSION

Augmenter significativement la part modale du vélo dans les déplacements utilitaires à Assesse passera par une **sécurité accrue** via des infrastructures spécifiques nouvelles et leur entretien, des parkings pour vélos adéquats, des aménagements au réseau routier, une réduction de la vitesse automobile, de la signalisation adaptée.

Un **volet "sensibilisation"** est également important. Nous pensons non seulement au brevet cycliste pour les enfants du primaire mais aussi à d'autres actions à imaginer autour du milieu scolaire.

Enfin, **des incitants** à l'utilisation et/ou à l'acquisition d'un vélo à assistance électrique (VAE) peuvent aider certains à se (re)mettre en selle.

Des moyens doivent être affectés à une politique cyclables. Certains existent sans doute déjà. D'autres peuvent être ré-orientés ou adaptés. Des budgets particuliers pourraient être dégagés ou recherchés. On détermine généralement un seuil minimal de 10 € par an et par habitant, en-dessous duquel le vélo ne peut pas prendre son essor! Un **budget de 20 euros par an et par habitant pourrait être retenu comme premier objectif accessible** (*).

Mais **voyons le développement du vélo comme un investissement** plutôt qu'un coût. Il influence positivement d'autres aspects de la vie en société: qualité du cadre de vie, partage et organisation de l'espace public, bien-être et santé publique, participation citoyenne, éducation, cohésion sociale...

En tant que mouvement d'éducation permanente, **le Gracq, via son groupe local d'Assesse, contribuera à ce développement par ses propres actions** mais aussi par sa collaboration en lien direct avec les autorités communales ou via des instances consultatives (Conseil consultatif de sécurité routière) ou citoyennes (CLDR, groupe Chemins et sentiers publics assessois) voire même au sein d'une **Commission "vélo"**, encore à imaginer .

LE GRACQ-ASSESE

(*) *DPR 2019-2024 du Gouvernement wallon* : "Le Gouvernement mettra en place une stratégie de développement de l'usage du vélo comme moyen de déplacement utilitaire, de façon à doubler son usage d'ici 2024 et à le multiplier par cinq d'ici 2030. ». *C'est à dire pour passer de 1% en 2017 à 2% en 2024 et à 5% en 2030. La Wallonie a inscrit l'engagement budgétaire pour le vélo à hauteur de 20 euros par habitant par an .*