



Table des matières

LA DEMARCHE	3
DES ITINÉRAIRES CYCLABLES CONTINUS ET SÉCURISÉS	4
L'ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER	5
EDUCATION DES JEUNES – BREVET DU CYCLISTE.....	6
LE STATIONNEMENT VÉLO.....	7
LA GÉNÉRALISATION DU 30 KM/H.....	9
PRIME À L'ACHAT D'UN VAE.....	10
CONTACT.....	11



MEMORANDUM EN VUE DES ELECTIONS COMMUNALES 2018

La démarche ...

Le GRACQ – Groupe de Recherche et d’Action des Cyclistes Quotidiens – agit pour rendre les déplacements à vélo plus sûrs, plus agréables et plus faciles pour tous. À Assesse, nous nous sommes réunis afin de vous présenter les demandes cyclistes au sein de la Commune. Nous voulions également vous faire savoir qu’il y a des cyclistes à Assesse mais trop peu d’aménagement. Que cette note puisse vous inspirer dans la rédaction de votre programme électoral !

ENJEUX D’UNE POLITIQUE CYCLISTE

Les enjeux vont au-delà du développement du vélo. 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**...

Une politique cycliste 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 pas du relief ou de la météo.**

IDENTIFICATION DES PRIORITÉS

Dans ce document, nous pointons quelques priorités pour le développement du vélo à Assesse. Pour chaque thématique, vous trouverez :

- Une explication de la thématique
- Les enjeux
- La situation actuelle à Assesse et sa progression durant la période 2012-2018
- Les demandes du Gracq pour la période 2018-2024

Pour plus d’informations, n’hésitez pas à nous contacter !

Nous vous remercions d’avance pour l’attention que vous porterez à ce mémorandum.

Le GRACQ d’Assesse

Des itinéraires cyclables continus et sécurisés

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 ou à travers plusieurs communes. Pour être efficace, le cheminement doit être **sécurisé, continu et clairement signalé**.

LES ENJEUX ?

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

LA SITUATION ACTUELLE À ASSESSE ET SA PROGRESSION DURANT 2012-2018

Actuellement, il existe seulement des projets vélo (PCDR) dont on aimerait s'assurer qu'ils aboutiront si vous êtes élus. Sont-ils votre priorité ? Le GRACQ souhaiterait être tenu au courant des avancées/échéances concernant ces projets. Seul une liaison cyclo-piétonne a été élaborée sur la N 931 reliant la route de Courrière à Petit-Courrière. Cependant, elle serait beaucoup plus sûre si elle devenait bi-directionnelle et séparée des automobiles par des potelets.

CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

1. Nous aimerions être associé aux réflexions des futurs projets d'aménagement.
2. L'identification et la réalisation d'itinéraires cyclables permettant de rejoindre les villages entre eux et au centre-ville ainsi que les points importants tels que la bibliothèque, les gares et les écoles
3. Des moyens pour réaliser la sécurisation des points dangereux de ces itinéraires

POUR ALLER PLUS LOIN...

PRESTO

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

Wallonie (SPW)

- Réseaux cyclables en Wallonie : http://www.gracq.org/sites/default/files/spw_reseau.pdf
- Signalisation directionnelle : http://www.gracq.org/sites/default/files/spw_balisage.pdf

L'entretien du réseau routier

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...)**.

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**.

LA SITUATION ACTUELLE À ASSESSE ET SA PROGRESSION DURANT 2012-2018

>> Entretien léger

Actuellement, la seule **piste cyclable n'est que rarement entretenue**. Nous faisons donc 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.

CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

1. La réalisation de tous les travaux de réparation sur les accotements.
2. La **possibilité de signaler les problèmes** via un point unique en ligne ; la commune devant assurer la gestion et le suivi des plaintes introduites.

Education des jeunes – 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).

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 ?

1. Permettre à tous les élèves de 5^e et 6^e primaire de passer leur brevet du cycliste avec l'asbl Pro Velo.
2. La réalisation d'un Plan de Déplacement Scolaire évolutif pour chaque établissement scolaire communal et l'évaluation annuelle de ce plan
3. Une collaboration avec les autres établissements scolaires afin d'y développer un plan de déplacement scolaire

POUR ALLER PLUS LOIN...

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

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 ?

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

LES ENJEUX ?

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

CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

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, gares et autres points d'intermodalité. Quelques exemples auxquels nous avons pensé :

- **Gare d'Assesse** : le parking de la SNCB n'est pas facile d'accès. La commune pourrait envisager la création d'un parking sécurisé devant le bâtiment de la police. Vu le relief de plus en plus de cyclistes investissent dans l'achat d'un vélo électrique. Vu l'investissement, de nombreuses personnes n'osent pas laisser leur précieuse monture sur le stationnement actuel. Des parkings vélos sécurisés permettraient à de nombreuses personnes de combiner vélo et train pour se rendre au travail.
- **Place communale**, devant boulangerie
- Dans le **centre de Crupet** (devant l'église)
- **Ecoles de l'entité** (pas simplement une pince roue comme c'est déjà le cas)
- **Centre sportif** Maillen
- Près des **commerces de proximité** (boutiques à Maillen, Assesse,...)

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...). Il faut proposer du stationnement adapté pour tous les vélos (avec charrette, bakfiets, etc.).

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).

POUR ALLER PLUS LOIN...

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

La généralisation du 30 km/h

DE QUOI PARLE-T-ON ?

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

LA SITUATION ACTUELLE ?

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

LES ENJEUX ?

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

CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

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

POUR ALLER PLUS LOIN...

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

Prime à l'achat d'un VAE

DE QUOI PARLE-T-ON ?

De plus en plus présent sur nos routes, le vélo à assistance électrique (VAE) a le vent en poupe. 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.

LA SITUATION ACTUELLE

Plusieurs communes de Wallonie octroient à leurs citoyens des primes lors de l'achat d'un vélo électrique. La Province du Brabant wallon confirme que **25% des bénéficiaires de sa prime n'auraient pas acheté de VAE sans elle**, et se seraient ainsi privés de ses bienfaits pour la santé, la qualité de l'air et les kilomètres en voiture épargnés...

CE QUE LE GRACQ SOUHAITE

La commune d'Assesse pourrait octroyer une prime aux citoyens qui font l'achat d'un vélo électrique (surtout s'il est utilisé pour des trajets « utiles »).

Contact

SÉVERINE VANHEGHE

severine.vanheghe@gmail.com

+32 494 400 333

HÉLÈNE MARCHAL

marchal.hln@gmail.com

+32 478 80 79 53