

Élections communales et provinciales 2018



Le vélo, c'est l'avenir !



PROPOSITIONS DU GRACQ POUR LES COMMUNES DE WALLONIE ET BRUXELLES

Table des matières

TABLE DES MATIÈRES	2
MA COMMUNE S'ENGAGE POUR UNE POLITIQUE CYCLABLE !	3
ANCERER LE VÉLO DANS LES PROCESSUS DE PLANIFICATION ET DE CONCERTATION	4
ENCOURAGER LE DÉVELOPPEMENT DU VÉLO DANS LA COMMUNE	5
LE BREVET DU CYCLISTE	6
LE STATIONNEMENT VÉLO	7
L'INTERMODALITÉ (ACCESSIBILITÉ ET PARKING)	8
LE SENS UNIQUE LIMITÉ (SUL)	9
LA SÉCURISATION DES CARREFOURS	10
DES ITINÉRAIRES CYCLABLES DE QUALITÉ (CONTINUS ET BALISÉS).....	11
LA GÉNÉRALISATION DU 30 KM/H	12

Ma commune s'engage pour une politique cyclable !

ENJEUX

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

VOLONTÉ POLITIQUE

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

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

INFRASTRUCTURES ET PROMOTION

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

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

INTERACTION ET COORDINATION

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

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

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

POUR ALLER PLUS LOIN...

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



Et surtout...

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

THÉMATIQUE « PLANIFICATION & CONCERTATION »

Ancrer le vélo dans les processus de planification et de concertation

DE QUOI PARLE-T-ON ?

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

LA SITUATION ACTUELLE ?

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

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.

POUR ANDENNE

Nous demandons la prise en compte du vélo dans la politique de mobilité de la commune. Nous demandons que le conseiller mobilité de la commune soit sensibilisé à la problématique du vélo.

POUR ALLER PLUS LOIN...

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

THÉMATIQUE « ÉDUCATION, SENSIBILISATION, INFORMATION, PROMOTION »

Encourager le développement du vélo dans la commune

DE QUOI PARLE-T-ON ?

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

LA SITUATION ACTUELLE ?

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

LES ENJEUX ?

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

CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

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

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

En tant qu'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.

POUR ANDENNE :

Nous demandons à la commune l'achat groupé de vélos électriques en partenariat avec un/des vendeur(s) de vélos de l'entité (pour permettre à ses habitants d'en acquérir un à un prix démocratique), ainsi que l'organisation de balades à vélo pour les nouveaux résidents et la promotion de l'usage du vélo dans le bulletin communal.

POUR ALLER PLUS LOIN...

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

PRESTO

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

THÉMATIQUE « ÉDUCATION, SENSIBILISATION, INFORMATION, PROMOTION »

Le Brevet du Cycliste

DE QUOI PARLE-T-ON ?

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

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

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

LA SITUATION ACTUELLE ?

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

LES ENJEUX ?

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

CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

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

POUR ANDENNE :

Nous soulignons positivement l'initiative qui a lieu chaque année, dans la zone de police des Arches, pour les élèves de fin de primaire. Nous demandons que la ville réalise des itinéraires protégés vers les écoles, afin que les élèves puissent continuer à mettre en pratique ce qu'ils ont appris.

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/

THÉMATIQUE « AMÉNAGEMENTS »

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 ?

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

Nous demandons l'installation d'arceaux pour vélos qui offrent plus de sécurité contre le vol (fixation du vélo par le cadre et pas uniquement par la roue). Nous déconseillons en tant qu'usagers réguliers du vélo, les systèmes pince-roues qui ont en plus le défaut de voiler la roue. Nous demandons également la mise à disposition de box sécurisés.

POUR ALLER PLUS LOIN...

- Wallonie – Le stationnement vélo (SPW) : www.gracq.org/sites/default/files/spw_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

THÉMATIQUE « AMÉNAGEMENTS »

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.

LES ENJEUX ?

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

CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

Nous demandons aux communes **d'aménager les points d'intermodalité pour les cyclistes** (gares, arrêts de bus et de tram 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**)

POUR ANDENNE :

Nous demandons des parcours (+signalétique à partir du RAVEL) pour que les cyclistes puissent se rendre aux différentes gares de l'entité en toute sécurité.

POUR ALLER PLUS LOIN...

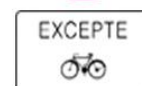
- PRESTO – Installations cyclistes au niveau des pôles d'échange :
http://www.gracq.org/sites/default/files/presto_intermodalite.pdf

THÉMATIQUE « AMÉNAGEMENTS »

Le sens unique limité (SUL)

DE QUOI PARLE-T-ON ?

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



LA SITUATION ACTUELLE ?

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

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

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

LES ENJEUX ?

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

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

CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

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

POUR ANDENNE:

Nous pensons entre autre à l'application du SUL aux rues suivantes :

Rue de l'hôpital, rue Wouters (jusqu'à la rue Despreetz), , rue Adeline Henin.

POUR ALLER PLUS LOIN...

- Wallonie – Le sens unique limité (SPW) : www.gracq.org/sites/default/files/spw_sul.pdf

THÉMATIQUE « AMÉNAGEMENTS »

La sécurisation des carrefours

DE QUOI PARLE-T-ON ?

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

LA SITUATION ACTUELLE ?

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

LES ENJEUX ?

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

CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

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

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

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

POUR ANDENNE :

Quelques carrefours particulièrement dangereux pour les cyclistes: le croisement de la N90 avec le pont de Namêche et la route qui conduit vers Thon-Samson (respect des limitations des vitesses), le rond-point qui mène vers la gare d'Andenne (entre le pont de la Meuse, le pont Salvatore Allende et la rue de la Station), le carrefour des 4 coins (demande de création d'un sas), mais aussi les autres carrefours qui donnent sur les nationales.

POUR ALLER PLUS LOIN...

PRESTO

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

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

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

THÉMATIQUE « AMÉNAGEMENTS »

Des itinéraires cyclables de qualité (continus et balisés)

DE QUOI PARLE-T-ON ?

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

LA SITUATION ACTUELLE ?

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

LES ENJEUX ?

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

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...

POUR ANDENNE :

Nous demandons l'aménagement de pistes cyclables sur les voiries communales, qui soient connectées avec le RAVEL et les pistes cyclables des voiries régionales. Nous demandons également de signaler des itinéraires vers les lieux sociaux et touristiques (écoles, centre sportif, commerces, collégiale...).

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

THÉMATIQUE « AMÉNAGEMENTS »

La généralisation du 30 km/h

DE QUOI PARLE-T-ON ?

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

LA SITUATION ACTUELLE ?

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

LES ENJEUX ?

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

CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

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

POUR ANDENNE :

Nous demandons que les villages et la ville d'Andenne deviennent des zones 30, pour plus de sécurité, de convivialité et un meilleur partage de l'espace public.

POUR ALLER PLUS LOIN...

- Dossier « Ville 30 » du GRACQ : http://www.gracq.org/sites/default/files/dossier_ville30.pdf