

Élections communales et provinciales 2018



*Le vélo, c'est l'avenir !*

# PROPOSITIONS DU GRACQ POUR LES COMMUNES DE WALLONIE ET BRUXELLES

## Table des matières

### Introduction

***OTTIGNIES LOUVAIN-LA-NEUVE S'ENGAGE POUR UNE POLITIQUE CYCLABLE !***

### Propositions

***1. DES ITINÉRAIRES CYCLABLES DE QUALITÉ (ADAPTÉS ET BALISÉS)***

***2. DES ITINÉRAIRES CYCLABLES DE QUALITÉ (CONTINUS ET COHÉRENTS)***

***3. L'ENTRETIEN DU RÉSEAU CYCLABLE***

***4. LA SÉCURISATION DES CARREFOURS***

***5. LA GÉNÉRALISATION DU 30 KM/H***

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

***7. L'INTERMODALITÉ (ACCESSIBILITÉ ET PARKING)***

***8. LE STATIONNEMENT VÉLO***

***9. LE BREVET DU CYCLISTE***

***10. ANCRER LE VÉLO DANS LES PROCESSUS DE PLANIFICATION ET DE CONCERTATION***

## Ottignies Louvain-la-Neuve s'engage pour une politique cyclable !

Parler du vélo dans nos communes, c'est aussi se positionner sur 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**... tout un programme!

Heureusement OLLN ne part pas de rien, loin s'en faut. Commune pilote du plan Wallonie cyclable entre 2011 et 2015, notre ville s'est essayée à divers aménagements et améliorations au bénéfice des cyclistes.

Néanmoins, à OLLN comme en Wallonie le vélo reste le parent pauvre des modes de déplacements. La montée en puissance du vélo électrique agit toutefois comme un aiguillon. La congestion automobile et la pollution croissantes constituent aussi des sirènes d'alarme que personne ne peut ignorer. Sans parler du temps perdu et du stress quotidien...

Le temps est venu de consolider une vision à la fois réaliste mais ambitieuse des déplacements en vélo sur notre commune (et celles avoisinantes). A l'approche des élections communales 2018, le groupe local GRACQ d'OLLN fait connaître au travers du memorandum qui suit ses recommandations et demandes, fort de son expérience de terrain de 25 années (pionnier dans le Brabant wallon).

Ces neuf chapitres s'inscrivent à la fois dans le temps long – p.ex. soutenir le brevet cycliste à destination des enfants ou ancrer le vélo dans les processus communaux de planification – et le temps court – p.ex. entretenir le réseau cyclable ou la sécurisation des carrefours à problème. Chaque section contient entre autres des idées simples à mettre en œuvre au cours de la nouvelle mandature 2019-2024. A lire et à débattre sans modération avec tous ceux qui souhaitent faire progresser un véritable projet de ville 'cyclistes admis'.



Vélo transport, vélo transit, vélo plaisir,  
**La voie est libre...**

# 1. Les itinéraires cyclables de qualité (adaptés et balisés)

## CE QUE LE GRACQ SOUHAITE

1. Au sujet des itinéraires cyclables, le Gracq plaide pour **un meilleur balisage des leviers**. Certains panneaux indiquent une destination pour les cyclistes, par exemple LLN à partir de la rue du Renivaux. Toutefois, ils mériteraient d'être plus systématiques, c'est-à-dire à chaque carrefour. Les leviers pourraient également être étendus à d'autres axes reliant Ottignies et LLN. Un travail de vulgarisation pourrait être également intensifié à leur sujet, notamment via de des panneaux présentant une carte récapitulative qui pourrait être placée à différents endroits de la commune.
2. Complémentairement à l'aménagement des leviers, il apparaît nécessaire de **prévoir d'autres leviers mieux adaptés aux besoins des cyclistes**.
3. Il est également nécessaire **d'améliorer l'aménagement des voiries principales d'Ottignies** comme par exemple la chaussée de la Croix et l'Avenue Provinciale afin d'assurer la sécurité de tous les usagers.

## 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 **adapté aux spécificités du vélo, continu et clairement signalé**.

## LA SITUATION ACTUELLE ?

De nombreux aménagements cyclables ont été réalisés sur notre commune, notamment dans le cadre de Wallonie ville cyclable. **De nombreux sens uniques limités (SUL) sont installés à Ottignies. Ce qui est encourageant.**

La ville d'Ottignies a conçu des itinéraires cyclables structurés sous forme de huit leviers qui forment chacun un axe pour traverser la ville. Ces leviers, finalement peu connus du grand public sont en partie intéressants, car ils sont pour la plupart éloignés du trafic.

Toutefois, **certains leviers compliquent la tâche du cycliste**. En effet, ils demandent au cycliste d'allonger son trajet en réalisant un détour, d'emprunter une pente plus forte et de bien connaître l'itinéraire pour retrouver son chemin parmi les nombreuses rues empruntées (les itinéraires ne sont pas intuitifs). Ainsi, pour relier la gare d'Ottignies au Blocry **le levier huit** invite le cycliste à emprunter la rue de Viaduc qui est très étroite et a une forte pente. La pratique montre que la plupart des usagers à vélos utilisent la chaussée de la Croix dont la pente est moins forte et plus régulière. Or, celle-ci n'est pas aménagée pour les cyclistes et est plus fréquentée.

De même le **levier 5** invite le cycliste qui vient de la gare d'Ottignies et se dirige vers Mousty à traverser la ville en longeant la Dyle. Cette possibilité a l'avantage d'être en partie éloignée du trafic plus dense. Toutefois, pour certains trajets, la traversée du centre d'Ottignies par l'avenue provinciale reste nécessaire par exemple pour rejoindre la Grange du Douaire, l'hôtel de ville, l'école du Centre ou le centre culturel. Or, certains tronçons ne comportent aucun aménagement pour les cyclistes, comme par exemple le tronçon entre le carrefour du centre culturel et la nouvelle piste cyclable vers Court-Saint-Etienne. Ce tronçon est pourtant particulièrement dangereux, car les voitures dépassent les cyclistes en les frôlant par manque de place. **Cette traversée de la ville reste un point noir**. Cette voirie est gérée par la région, mais certaines responsabilités sont partagées, comme par exemple la gestion du trottoir face à l'Eglise Saint-Remy.

## LES ENJEUX ?

Un itinéraire cyclable continu accroît la sécurité des cyclistes et améliore la compréhension de tous les usagers.

## POUR ALLER PLUS LOIN...

- Réseaux cyclables en Wallonie : [http://www.gracq.org/sites/default/files/spw\\_reseau.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/spw_reseau.pdf)
- Signalisation directionnelle : [http://www.gracq.org/sites/default/files/spw\\_balisage.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/spw_balisage.pdf)

## 2. Des aménagements cyclables de qualité (continus et cohérents)

### CE QUE LE GRACQ SOUHAITE

Au sujet des **pistes cyclables discontinues** décrites ci-dessous (point sur la situation actuelle), le Gracq est opposé à ce type d'aménagement qui mettent le cycliste plus en danger que s'il restait dans le trafic.

1. Dans les cas où les pistes sont quand même discontinues, le recours au panneau F99 est recommandé. Par ailleurs des marquages rouges bordés de lignes pointillées blanches aux sorties ou traversées des cyclistes permettraient de rendre plus visible ces mouvements pour les automobilistes.

2. Lorsque les cyclistes sont invités à monter sur les trottoirs, le Gracq **favoriserait davantage l'usage du F99 à celui du D10**, car ce panneau permet aux cyclistes de choisir la voie qui convient le mieux à son usage. Les cyclistes plus assurés et rapides peuvent utiliser la voirie principale, ceux qui préfèrent être séparés du trafic peuvent emprunter le trottoir partagé.

3. Lors des futurs aménagements, il serait également utile que les différents gestionnaires de voirie veillent à une **unité entre les différents aménagements**, notamment dans la couleur utilisée, le balisage. Cela permet de créer des repères chez les automobilistes et de faciliter la compréhension des personnes à vélo quant à ce qui est attendu.

4. En ce qui concerne **le parking des voitures sur les pistes cyclables**, le Gracq invite la commune à user de sa compétence en matière de police pour verbaliser davantage ce type d'infractions afin d'encourager les automobilistes à choisir un parking adapté.

### LA SITUATION ACTUELLE ?

A Ottignies, de nombreux aménagements cyclables consistent à demander aux vélos de rouler sur les trottoirs. Ce mode de gestion permet de séparer les cyclistes des voitures, mais il est inconfortable pour les piétons qui sont régulièrement surpris par les cyclistes et limite significativement la vitesse du cycliste.

Par ailleurs, la plupart des aménagements cyclables eux manquent de continuité. Plusieurs aménagements nécessitent de rentrer ou de sortir du trafic et créent ainsi une insécurité, notamment parce que les mouvements des cyclistes sont parfois imprévisibles pour les automobilistes non avertis<sup>1</sup>.

Un manque de continuité est également constaté quant au type d'aménagement réalisé sur un même itinéraire. Ainsi, le type d'aménagement entre l'avenue provinciale et le domaine du bois des rêves change tous les 200 m<sup>2</sup>. Un autre exemple est le bout de piste cyclable longeant l'Avenue de Lauzelle. Chaque carrefour est marqué de manière différente, parfois avec priorité pour le cycliste, parfois pas, avec un marquage au sol ou non, souvent avec des revêtements différents.

---

<sup>1</sup> Ainsi la piste cyclable suggérée le long de l'avenue provinciale près de la gare s'arrête après quelques mètres, la piste cyclable le long de l'avenue Paul Delvaux se termine au carrefour de la gare, la piste cyclable le long de l'avenue provinciale venant de Court-saint-Etienne s'arrête à la hauteur de la rue Berthet, le cycliste qui continue sur l'avenue provinciale doit alors réintégrer le trafic dans un tournant.

<sup>2</sup> Le cycliste est d'abord invité par des chevrons à monter sur le trottoir, puis à revenir sur la chaussée et à suivre une bande rouge. Au rond-point suivant, il doit remonter sur un trottoir partagé qui se transforme ensuite en piste cyclable séparée du trafic, pour alors se retrouver sur la chaussée.

Les aménagements cyclables manquent également de cohérence. Des aménagements très différents sont présents sur le territoire et se succèdent parfois sur une distance assez courte. Ainsi, les couleurs utilisées, le type de panneaux et de sigles diffèrent d'un endroit à l'autre<sup>3</sup>.

Enfin, les cyclistes quotidiens constatent souvent que la circulation sur les aménagements cyclables est entravée par des voitures mal garées.

## LES ENJEUX ?

- **Meilleure sécurité** : des aménagements de qualité renforcent la sécurité des cyclistes. Des indications claires et cohérentes améliorent la prévisibilité des mouvements du cycliste pour l'automobiliste et réduit ainsi le nombre d'accidents.
- **Amélioration du temps de parcours du cycliste** et donc de l'attractivité du vélo par rapport à d'autres modes de transports :

## POUR ALLER PLUS LOIN...

- [Guides](#) et fiches techniques publiées par la région wallonne

---

<sup>3</sup> Par exemple, la rue cyclable est en rouge ocre, mais des zones traversantes pour cyclistes sont indiquées en rouge. A d'autres endroits le cheminement pour vélo est indiqué par un pavé avec l'image d'un vélo au sol.

## 3. L'entretien du réseau cyclable

### CE QUE LE GRACQ SOUHAITE

1. Les pistes cyclables nécessitent un **entretien**, comme notamment l'entretien **de la végétation**, le nettoyage des bords de **verre** et des **diverses réparations**.

A ce sujet, il est utile que les responsables communaux facilitent les travaux d'entretiens réalisés par la région, par exemple en délivrant rapidement les autorisations pour couper la végétation envahissant les pistes cyclables (ex du bd. de Lauzelle). Les chevrons sont à repeindre régulièrement également.

**2. En temps hivernal**, une sensibilisation de l'équipe de déneigement est indiquée afin que les pistes cyclables soient également dégagées, surtout que la neige ne soit pas repoussée précisément sur les pistes cyclables, ce qui les rend alors complètement impraticable.

3. La **possibilité de signaler ce type de problèmes** via UELLO, à charge de la commune d'en assurer le suivi.

### 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 ?

Actuellement, les **pistes cyclables ne sont que rarement entretenues**. Les pistes séparées sont souvent recouvertes de boue et jonchées de feuilles, de cailloux, voire de débris de verre. Les pistes cyclables marquées récoltent les gravillons projetés par le trafic automobile et parfois la neige et les débris des machines d'entretien. La présence de bulles à verre le long des pistes cyclables est aussi responsable de crevaisons.

### 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.

### POUR ALLER PLUS LOIN...

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

## 4. La sécurisation des carrefours

### CE QUE LE GRACQ SOUHAITE

1. 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.

2. Bon nombre d'automobilistes ignorent l'existence des **pistes cyclables bidirectionnelles** et ne comprennent donc pas l'intérêt de marquer un stop pour virer à droite. Le réaménagement de toutes ces pistes bidirectionnelles étant très difficile à court et moyen terme, le GRACQ préconise de mener des actions de **sensibilisation aux carrefours** les plus dangereux (Masaya, en tout cas), y compris avec sanction en cas d'infraction.

D'autres suggestions d'amélioration des pistes bidirectionnelles sont : les panneaux pour annoncer la piste cyclable bidirectionnelle plus tôt, diminuer la vitesse par des bandes en béton, surélever la piste cyclable, mettre des flèches dans les 2 sens pour les cyclistes, ...

### 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 ?

Un certain nombre de pistes cyclables sont bidirectionnelles, ce que le GRACQ considère comme un pis-aller car, aux carrefours, les automobilistes ne s'attendent pas à voir surgir un cycliste de leur droite de leur côté de la route. L'exemple le plus frappant est celui du carrefour de Masaya où une majorité d'automobilistes ne marquent pas l'arrêt au niveau du stop, surtout quand ils virent à droite. Ceci a déjà causé plusieurs accidents. Une situation similaire est présente sur le boulevard de Lauzelle, sur le pont du pape, aux intersections avec les bretelles de sortie de la N238.

### LES ENJEUX ?

- Diminution du nombre d'accidents impliquant des cyclistes : les carrefours où aboutissent des aménagements cyclables représentent les points les plus dangereux des trajets cyclistes car on passe d'un environnement séparé à un environnement commun. Une attention toute particulière doit donc leur être consacrée.
- Amélioration de la continuité du réseau cyclable.

### POUR ALLER PLUS LOIN...

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

- [www.gracq.org/sites/default/files/spw\\_carrefours.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/spw_carrefours.pdf)



## 5. La généralisation du 30 km/h

### CE QUE LE GRACQ SOUHAITE

1. Dans ce cadre, nous souhaitons qu'un **plan de circulation global** soit élaboré pour la commune en particulier pour le centre d'Ottignies. **Nous préférons** l'usage d'une limitation de la vitesse à 30 km/h via **des zones 30 sur les axes forts fréquentés** plutôt que l'usage des rues cyclables qui sont plus à réserver aux quartiers.

De manière générale il est nécessaire de beaucoup plus **communiquer et sensibiliser** autour des voiries limitées à 30 km/h (dont les rues cyclables).

### 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.

Actuellement, il existe deux voiries au centre d'Ottignies qui ont été converties en rue cyclable. Cela signifie qu'elles sont à 30 km/h pour les automobilistes. Il s'agit d'une démarche intéressante et volontariste de la part de la commune.

**Toutefois, la rue cyclable est peu connue des automobilistes qui ne savent pas nécessairement qu'ils doivent rouler à du 30 km/h.**

### 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...).

La généralisation du 30 km/h en agglomération comporte de nombreux avantages pour la sécurité des cyclistes mais également pour les piétons et automobilistes eux-mêmes. (cf. point 3)

### POUR ALLER PLUS LOIN...

- Dossier « Ville 30 » du GRACQ : [http://www.gracq.org/sites/default/files/dossier\\_ville30.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/dossier_ville30.pdf)

## 6. Le cédez-le-passage cycliste au feu (B22/B23)

### CE QUE LE GRACQ SOUHAITE

D'autres carrefours pourraient être aménagés avec le panneau B22/B23. Le GRACQ demande **d'étudier les différents carrefours de la commune** : au carrefour du douaire, le futur feu rue du culot, au carrefour de la rue des combattants et l'avenue Reine Astrid (cela permettrait de rouler sur l'actuel trottoir (en aménageant la signalisation de manière adéquate) pour rejoindre en toute sécurité la piste cyclable vers la clinique ou vers l'avenue des villas)).



B 22



B 23

### 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.

### 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).

Nous ne connaissons l'existence que d'un seul de ces aménagements, au niveau du carrefour de l'hôpital, plutôt symbolique, vu le faible nombre de cyclistes passant par là alors qu'il existe une alternative en site propre.

### LES ENJEUX ?

Il existe relativement peu de feux de signalisation sur OLLN. Néanmoins, il vaut la peine d'y réfléchir car cela peut donner un avantage au cycliste :

- 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.

### POUR ALLER PLUS LOIN...

- Wallonie – Code de la voirie – Utilisation des panneaux B22 et B23 : [gracq.org/sites/default/files/2014\\_spw\\_b22\\_b23\\_criteres.pdf](http://gracq.org/sites/default/files/2014_spw_b22_b23_criteres.pdf)

## 7. L'intermodalité (accessibilité et parking)

### CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

**Qu'à Ottignies**, les endroits où il est possible de changer de mode de déplacement soient systématiquement équipés d'infrastructures (si possible couvertes) permettant d'attacher son vélo de manière sécurisée, et aussi de façon à le retrouver intact à son retour.

En particulier, il est important de

1. Veiller à l'**accessibilité en sécurité à vélo de la gare d'Ottignies**. Actuellement, il est difficile pour le cycliste de comprendre où il peut/doit rouler lorsqu'il vient de l'avenue provinciale. Il s'agirait de réaménager les environs immédiats de la gare afin de permettre aux différents usagers de s'y rendre facilement et en sécurité même aux heures d'affluence.
2. Veiller à l'**accessibilité des quais**, par ex. par une goulotte (inexistante sur le nouvel escalier « des villas »).
3. Continuer de **soutenir le point- vélo** à la gare d'Ottignies: c'est un service inestimable pour l'intermodalité train/vélo. Il permet au navetteur de pouvoir entretenir son vélo sur son lieu de passage.
4. **Avoir une offre en parking vélo sécurisé**, si possible, couvert à chaque endroit où il est possible de changer de mode de déplacement (cf point 5)

### DE QUOI PARLE-T-ON ?

Mode de déplacement efficace pour les trajets courts, le vélo permet aussi d'effectuer des trajets plus longs quand il est **combiné aux transports en commun**, à la voiture, ...

### LA SITUATION ACTUELLE ?

En Wallonie, 86 % des cyclistes estiment qu'il n'est pas facile de combiner vélo et transports publics : en cause peu de parkings vélo de qualité, mauvaise accessibilité.

Même si la commune n'est pas entièrement responsable de ce type d'infrastructures, elle peut être un partenaire actif et collaborer de manière structurelle avec les opérateurs de transport : SNCB, TEC. Sur la commune, il y a 3 gares SNCB, 2 gares de bus (avec +/- 10 arrêts de bus dans chaque gare) et +/-120 arrêts de bus.

### LES ENJEUX ?

- 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.

## 8. Le stationnement vélo

### CE QUE LE GRACQ SOUHAITE

La priorité est de **sécuriser les emplacements de stationnement vélos**, notamment en favorisant des emplacements dans des parkings collectifs sur le modèle de celui construit par l'UCL sur le parking Leclercq.

1. **Dans les quartiers, des silos de stationnement** doivent être installés s'il y a une demande des habitants. Ils peuvent être éventuellement financés ou co-financés avec les habitants qui en auraient l'usage. Des emplacements de parkings voiture doivent pouvoir être reconvertis si aucun autre espace n'est disponible.

2. Concernant les barres de stationnements pour vélo, **les simples barres en U sont à privilégier** car elles permettent d'attacher facilement le vélo par le cadre et sont utilisables par d'autres types de vélos tel que les vélos cargo.

### 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 ?

La ville a développé ces dernière années les places de stationnement vélos (+ de 2000 barres) et des box individuels (+ de 100), principalement autour des points d'intérêts (gare, centre urbains, commerces). Cette évolution est positive.

### LES ENJEUX ?

La majorité de l'offre de stationnement est peu sécurisée et non couverte. Or les vols de vélo sont en augmentation et sont décourageants pour les cyclistes qui n'osent pas investir dans de bons vélos notamment des vélos à assistance électrique.

Il est également nécessaire de pouvoir disposer d'un endroit où stationner son vélo à proximité de son domicile lors que celui-ci est trop étroit pour accueillir un ou plusieurs vélos. C'est le cas de nombreuses maisons de la commune tant à Ottignies qu'à Louvain-la-Neuve.

### POUR ALLER PLUS LOIN...

- Wallonie – Le stationnement vélo (SPW) : [www.gracq.org/sites/default/files/spw\\_stationnement.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/spw_stationnement.pdf)

## 9. Le Brevet du Cycliste

### CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

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

1. un **plan de déplacements scolaires** (PDS) destiné à améliorer la sécurité sur le chemin et aux abords de l'école; la sécurisation d'un périmètre (de 1km à 5 km) autour des écoles
2. 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 »);
3. l'organisation d'un **ramassage scolaire à vélo** selon un parcours et un horaire précis (vélobus).

### DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le Brevet du Cycliste **enseigne aux élèves de 5<sup>e</sup> 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).

### LA SITUATION ACTUELLE ?

**Chaque année, plus de 200 élèves** passent le brevet scolaire cycliste grâce à une collaboration : Service Enseignement, Enseignants, Pro Vélo, Police, Parents.

Mais peu d'élèves mettent en pratique les compétences acquises par ce brevet. En cause : trop peu d'itinéraires cyclables pour rejoindre l'école en toute sécurité (cf. point 3).

Paradoxalement cette situation renforce l'insécurité et le problème de la congestion autour des écoles.

### 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.

### POUR ALLER PLUS LOIN...

- Le Brevet du Cycliste (Pro Velo) : [www.brevetducycliste.be](http://www.brevetducycliste.be)
- Construire son REVe (Pro Velo) : [www.provelo.org/sites/default/files/educ/reve.pdf](http://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](http://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/](http://appli.mobilite.wallonie.be/opencms/opencms/fr/planification_realisations/pds/)

## 10. Ancrer le vélo dans les processus de planification et de concertation

### CE QUE LE GRACQ SOUHAITE

1. Nous demandons **une plus grande concertation** avec les parties prenantes:

- utilisation active de Uello, carte cyclabilité,
- consultation citoyenne sur un plan de circulation,
- réunions régulières avec toutes les parties prenantes,
- désigner un parrain par carrefour ou quartier,
- engager une personne spécifique à l'administration pour le vélo,
- communiquer les conclusions du projet ville cyclable.

Nous demandons de faciliter la communication entre les cyclistes et l'administration sur les infrastructures cyclables. En effet, le cycliste en tant qu'utilisateur peut transmettre de nombreuses informations utiles pour la ville.

2. Effectuer un suivi des accidents impliquant un vélo afin de mettre en place des aménagements qui répondent aux risques. A l'instar de ce qui existe pour les accidents de la route, **un registre spécifique pour les accidents impliquant un vélo** serait nécessaire afin de pouvoir étudier plus spécifiquement ceux-ci.

3. La ville prévoit de continuer à effectuer un comptage annuel des cyclistes. Les **données de ce comptage** pourraient être **exploitées** afin de mieux connaître les flux de cyclistes ce qui apporte des informations utiles pour la planification des aménagements.

### 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.

### 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.

### POUR ALLER PLUS LOIN...

- « Ville cyclable, Ville d'avenir » - U.Schollaert, J.Dekoster – 1999 : [http://ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling\\_fr.pdf](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](http://gracq.org/sites/default/files/spw_politique_milieu_rural.pdf)