



Visé, le 20 juillet 06,

Monsieur,

Objet : Lettre aux candidats de Blegny, via les présidents ou chefs de groupe de parti

Comme vous représentez votre parti, nous vous adressons ce courrier à l'occasion des élections communales prochaines. Il contient deux documents :

- 1) Un document qui explicite notre vision de l'avenir du vélo à Blegny. Le vélo peut rendre de très grands services, il peut améliorer la mobilité et l'accessibilité globale de la commune à un coût collectif et privé défiant toute concurrence. Il est également un atout santé essentiel dans une société dont l'état sanitaire ne cesse, malheureusement, de se dégrader sous le coup de la sédentarité. Bref, nous sommes convaincus que le vélo n'est pas un problème pour nos communes, mais un élément de solution.
- 2) A la lecture de ce document, nous vous adressons ensuite une note nettement plus courte sur laquelle nous vous demandons, au nom de votre parti, de prendre position.

Vous aurez compris que notre volonté est de sonder les différentes listes briguant les suffrages de l'électeur pour voir concrètement quelles avancées peuvent être envisagées pour le vélo à Blegny.

Nous procéderons à un collationnement des réponses recueillies en vue de les communiquer à nos membres et à la presse régionale. Pour que nous puissions tenir compte de votre réponse, elle doit impérativement nous parvenir pour le 5 septembre.

Nous vous remercions par avance de l'attention que vous apporterez à notre démarche.

Didier Castagne
Chargé de mission
Province de Liège

Jean-Paul Tasset
Président
GRACQ - Prov. de Liège

Bernard Gabriel
Responsable de locale
GRACQ - Basse-Meuse

Demain, 10% de cyclistes dans les rues de Blegny ?

1. Introduction

La situation actuelle des cyclistes reste globalement peu favorable. Il en résulte une utilisation très faible de ce mode, et donc le sentiment que, s'il est nécessaire de promouvoir le vélo, c'est au prix de concessions... Un peu comme si on se payait le luxe de satisfaire « autant que possible » les caprices d'usagers qui sont réduits à rester extrêmement minoritaires. C'est perdre de vue que le vélo est de loin le mode le plus efficace pour des déplacements allant jusque 5 kms.

Développer le rôle du vélo dans les déplacements est réaliste et souhaitable pour des trajets plus nombreux qu'on l'imagine. Le vélo peut être un des moteurs de la future vie de Blegny.

Réaliste : 82% des déplacements en voiture effectués en Wallonie sont inférieurs à 5 kms ! Bien sûr, certains de ces déplacements ne peuvent pas être faits à vélo (insertion dans une chaîne de déplacement complexe, obstacle dû au relief,...). Néanmoins, on voit qu'un nombre considérable de déplacements en voiture pourraient être effectués à vélo. Pour autant qu'on favorise résolument ce mode.

Souhaitable : le vélo, c'est tout bénéfique pour la collectivité. Non polluant bien sûr, peu gourmand en espace de stationnement ou de circulation, bien moins accidentogène que la voiture...

| | Auto | Bus | Train | Vélo |
|---------------------------------|------|-----|-------|------|
| Consommation d'espace | 100 | 10 | 6 | 8 |
| Consommation d'énergie primaire | 100 | 30 | 34 | 0 |
| Pollution atmosphérique totale | 100 | 9 | 3 | 0 |
| Risque d'accident induit | 100 | 9 | 3 | 2 |

Non consommateur d'un pétrole qui sera de plus en plus rare et de plus en plus cher, le vélo peut au moins épargner une seconde voiture à bien des ménages, voire, pour d'autres, en complément avec les transports publics et la voiture partagée, leur épargner ce facteur de plus en plus ruineux du budget familial. Il est un moyen idéal d'apprentissage à la fois de la conduite et de l'autonomie aux enfants.

Le vélo est également un atout santé particulièrement précieux, alors que la sédentarité fait des ravages et nous promet des jeunes générations obèses. Malgré des conditions de circulation qu'il est indispensable d'améliorer, il est aujourd'hui plus dangereux pour la santé de ne pas faire de vélo que d'en faire.

Quels obstacles défavorables au vélo ?

L'enjeu est de convaincre les cyclistes débutants, ceux qui se disent qu'ils iraient bien à vélo (ou qu'ils laisseraient bien leurs enfants se déplacer à vélo). Il ne s'agit pas dans notre chef de vouloir que chacun devienne un cycliste exclusif ! Arriver à remplacer un déplacement sur dix ou sur cinq effectué aujourd'hui en voiture provoquerait déjà une différence énorme. Si, sur des itinéraires choisis (et en faisant le deuil de certains trajets impossibles à réaliser) les cyclistes aguerris profitent du mode de déplacement urbain le plus rapide, il faut reconnaître que globalement, et malgré les premiers efforts déjà accomplis, le rôle du vélo reste modeste à Blegny.

On peut classer les obstacles à une émergence du vélo à Blegny en plusieurs catégories :

- Des difficultés dues au relief : parfois améliorables, parfois inéluctables...
- Un sentiment d'insécurité, dû essentiellement au fait que le cycliste est un usager faible de la route
- Des ruptures le long d'itinéraires et un manque d'infrastructures

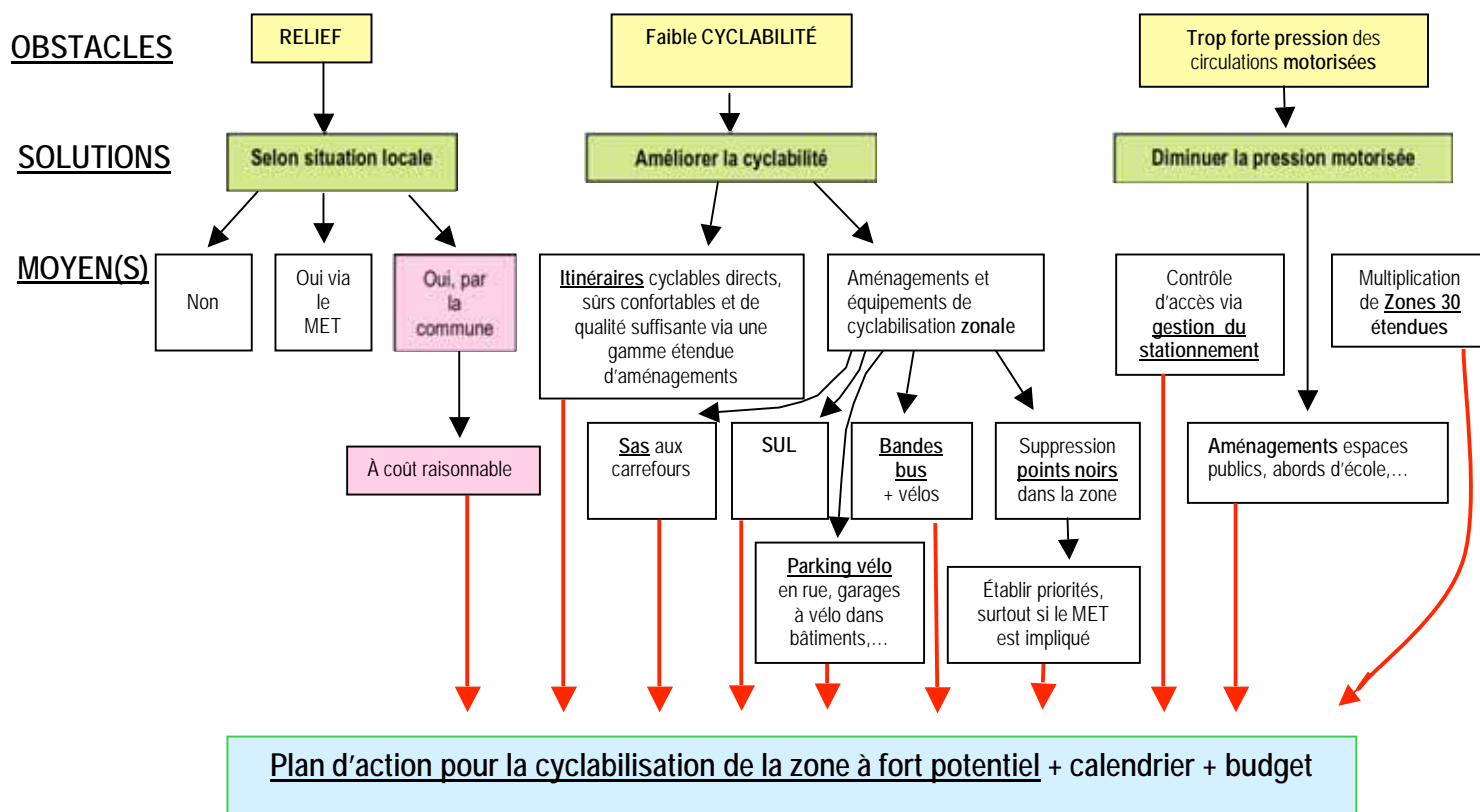
Nous espérons vous convaincre dans les pages qui suivent de faire plus et mieux pour que le vélo puisse augmenter sensiblement les services qu'il rendra demain à Blegny.

2. Le cadre général d'une politique communale en faveur du vélo

Le GRACQ a rassemblé sous ce titre une série de recommandations générales tirées d'expériences de communes qui ont mené avec succès des politiques cyclistes.

- **Penser à tous les motifs de se déplacer à vélo** ; ne pas se limiter aux scolaires ou au vélo-loisir. L'expérience de régions où le vélo assure un part importante des déplacements le montre : il est réaliste de chercher à faciliter l'utilisation du vélo pour des motifs variés. En Flandre, la moitié des trajets pour motifs scolaires sont effectués à vélo, mais pour les mêmes distances, c'est également le cas d'un tiers des déplacements domicile-travail, et d'un trajet sur cinq pour faire ses courses ou se rendre dans des lieux de loisirs.
- **Favoriser avant tout les déplacements à vélo jusque 5 kms.** C'est en effet à cette distance maximum que s'effectuent 80% des trajets à vélo.
- **Se projeter dans 15 ans en termes de nombre de cyclistes, et améliorer les conditions pour toutes les catégories de cyclistes.** Bien plus que satisfaire les cyclistes convaincus et expérimentés d'aujourd'hui, le but est de multiplier le nombre de cyclistes d'un facteur 5 à 10 selon les lieux. Pour y arriver, il faut améliorer grandement le confort, l'aspect pratique et la sécurité des déplacements à vélo et dimensionner les réseaux, les infrastructures, l'offre de stationnement de vélos,... pour que demain, 10 à 15% des déplacements totaux soient effectués à vélo, tant par des cyclistes « lièvres » que par des « tortues », tant par des cyclistes expérimentés que par de plus timorés.
- **Mener une démarche progressive.** Le travail à accomplir, dans une région qui jusqu'il y a quelques années ignorait le vélo est considérable. Il faut arriver à vaincre beaucoup d'inertie ou tout simplement d'habitudes de gestion liées à la prédominance de la voiture, et, du côté des cyclistes potentiels, à convaincre par une offre crédible. Voilà pourquoi, plutôt que tout entreprendre partout en ordre dispersé, il faut **coordonner et cibler les efforts** géographiquement de manière à mettre à disposition une offre cyclable d'une qualité et d'une densité propres à réellement faciliter les déplacements à vélo.
- **Déterminer le ou les périmètres de cyclabilisation prioritaire(s).** Puisque c'est sur des distances de 5 kms maximum que le vélo est surtout utilisé, on déterminera, dans la commune, quel est le (ou les) périmètre(s) où se concentre(nt), dans un diamètre de 5 kms, habitat, activités, écoles, commerces,...générateurs de déplacements de proximité. C'est dans ce périmètre, qui permet aux cyclistes d'accéder à une grande variété d'activités quotidiennes en parcourant des distances adaptées au vélo, que se concentreront dans une première phase les diverses actions ou aménagements pour favoriser l'usage du vélo.
- **Intégrer les besoins des cyclistes dans une politique d'accessibilité et de mobilité globales.** Les choix posés en matière d'aménagement et d'urbanisme ont une incidence directe sur le choix modal, et sur les conditions d'utilisation du vélo. On prendra en compte dans la grille des critères de choix, le potentiel du vélo et la manière d'orienter les choix posés pour favoriser l'utilisation du vélo comme mode de transport.
- **Diminuer la pression motorisée pour favoriser le vélo.** La cohabitation avec des voitures circulant à 30 km/h est assez facile pour le cycliste, et permet à l'automobiliste de beaucoup mieux appréhender son environnement. C'est le bienfait de la maîtrise des vitesses. Deuxième aspect : la diminution du nombre de véhicules motorisés contribue également à offrir au cycliste des conditions plus confortables et plus sûres.

Une présence plus forte du vélo dans nos rues permet tout à la fois, en remplaçant certains trajets en voiture, de réduire la pression des véhicules qui roulent et de ceux qui stationnent sur les espaces publics. Des vélos nombreux incitent à la réduction des vitesses, particulièrement lorsque cela s'inscrit dans des espaces publics reconfigurés en conséquence. Un cercle vertueux s'installe, tout en contribuant, avec ces modes durables (marche, transports publics) à pacifier la circulation et à la rendre moins envahissante.



3. Les propositions du GRACO pour rendre Blegny cyclable

1. Promouvoir le vélo comme mode de proximité
2. Soigner les chaînons manquants et vaincre les obstacles les plus handicapants
3. Travailler sur les mentalités

Le GRACO est une association de cyclistes, mais n'est pas un bureau d'études. Bien sûr, au fil du temps, l'association a acquis une expérience précieuse, qui guide nos revendications. Nous attirons votre attention sur le fait que les revendications et propositions que vous allez lire n'ont pas l'ambition d'être exhaustives, même si elles sont nourries de la réalité de terrain et de notre perception des enjeux et des opportunités.

3.1 Promouvoir le vélo comme mode de proximité

Un ensemble d'actions contribuent à faire du vélo un mode de proximité :

3.1.1 La quasi généralisation des SUL (sens unique limité)

Le rôle des SUL ne se limite pas à faciliter le « transit » en vue de concrétiser des itinéraires. Ils ont un rôle essentiel à jouer pour faciliter l'accessibilité locale et éviter au cycliste des détours pénalisants, que ce soit simplement pour rentrer chez soi à petite allure ou pour accéder à une zone commerçante ou à une école. C'est lorsqu'ils sont la règle, et non l'exception, que les SUL sont un véritable plus en matière de sécurité et d'apaisement des circulations. Pour info, conditions de mise en place des SUL :

| Largeur hors filets d'eau | 2,6m | 3,0m | 3,5m | 4,2m | 4,5m | > 5,0m |
|---|-------------------------------|-------------------------------|---|--|---|--|
| Type de circulation compatible avec les cyclistes | Très locale, accès riverains | Locale, riverains & visiteurs | Petit transit, pas de bus, camions de livraison épisodiques | Petit transit, bus (+/- 5/h) & véhicules d'urgence | Moyen transit | Attention aux différentiels de vitesse, au stationnement sauvage,... |
| Remarques sur SUL | SUL d'accessibilité riveraine | | SUL de liaison interquartier | | Largeur idéale pour croisement aisé de cyclistes et de poids lourds (ou de bus) | Ramener si possible la largeur utile à 5m max. |

3.1.3 Pouvoir stationner aisément les vélos à proximité immédiate de sa destination

Rappelons qu'on stationne 8 à 10 vélos à la place d'une voiture, ce qui devrait plaire aux commerçants¹...

3.1.4 Des abords d'école réservés aux piétons et aux cyclistes

Encourager, voire soutenir financièrement, l'équipement des écoles en stationnement pour vélos en quantité suffisante est très utile bien entendu pour fournir du stationnement sûr et de qualité, mais aussi pour faire passer deux messages : oui, venir à l'école à vélo est intéressant. Oui, votre véhicule mérite des égards, et nous le prenons au sérieux.

3.1.5 Pour des quartiers vivables pacifiés et cyclables, créons de vastes Zones 30

Diminuer les vitesses et maîtriser la pression du stationnement sont deux impératifs pour rendre accessibles à tous et agréables à vivre et à fréquenter les zones habitées et les centres actifs. Du point de vue du cycliste comme du piéton, c'est tout bénéfique.

Bon nombre de villes ont réussi à multiplier les cyclistes simplement grâce à l'instauration de vastes zones 30 (respectées !), souvent accompagnées d'une gestion adéquate du stationnement ; la simple diminution du volume, de l'intensité et des vitesses des motorisés suffit à rendre agréable l'utilisation du vélo (et de la marche).

3.2 Soigner les chaînons manquants

Comme vous le savez probablement, un réseau cyclable « au pays des vergers » se met en place dans les régions de Basse-Meuse et du Pays de Herve (15 communes sont concernées). Blegny se trouve au cœur de ce réseau et de nombreux chaînons sont encore à réaliser :

- De Leval à Blegny-Mine.
- La traversée de Richelette
- Rue de la Sarte à Saive

3.3 Travailler sur les mentalités

La Wallonie est tellement imprégnée de représentations mentales marquées par la culture automobile qui ravale le vélo, au mieux au rang d'objet de sport ou de loisir, au pire au rang de véhicule du pauvre, qu'un travail de fond et de longue haleine s'impose.

Des messages sont à faire passer :

- Automobilistes, songez aux cyclistes (conduite dans les SUL, maîtrise de la vitesse, ...)
- Automobilistes, pourquoi ne pas faire certains trajets à vélo ?
- Le vélo, plus facile et plus agréable que vous ne le pensez
- ...

¹ Nous n'en sommes évidemment pas encore en Wallonie à la situation où, à Louvain par exemple, ce sont les commerçants qui demandent à la police de transformer des stationnements voitures en emplacements pour vélos !

Petit questionnaire adressé aux partis

Nous vous remercions de bien vouloir nous faire parvenir vos réponses et suggestions éventuelles pour le 5 septembre 2006 au plus tard, soit par voie postale (GRACQ de la Basse-Meuse, rue Joassart, 39 à 4601 Visé) ou par voie électronique à mdc.liege@gracq.org et gabriel.bernard@belgacom.net.

1. La priorité : rendre cyclables les zones à fort potentiel

1.1 Votre parti envisage-t-il de mener une politique visant, par une gamme de mesures variées, d'accroître sensiblement l'attrait du vélo dans la commune de Blegny ?

1.2 Votre parti envisage-t-il d'instaurer de vastes zones 30 afin de réduire tant en volume qu'en vitesse la pression motorisée dans différents quartiers ?

1.3 Votre parti compte-t-il compléter la liste des rues mises en SUL de manière à en faire la règle plutôt que l'exception (idéalement, en complément à l'instauration de vastes Zones 30) ?

1.4 Votre parti compte-t-il développer substantiellement l'offre de stationnement pour vélos, sur la voie publique mais aussi dans les cours d'école ? Envisage-t-il de rendre obligatoire dans les futurs permis d'urbanisme d'immeubles collectifs l'offre d'un emplacement pour vélo pour 2 habitants, et d'examiner comment, le cas échéant, améliorer avec les sociétés de logement social la situation pour les immeubles sociaux existants ?

2. Les chaînons manquants et les continuités d'itinéraires

2.1 Qu'est-ce que votre parti compte mettre en place comme aménagements cyclables ?

2.2 Votre parti compte-t-il aider à la réalisation du réseau cyclable au pays des vergers ?

2.3 Votre parti envisage-t-il de procéder à des balisages particuliers ?

3. Se donner les moyens de promouvoir le vélo

3.1 Votre parti compte-t-il mettre en place une personne responsable de la politique-vélo dans le cadre d'un échevinat déterminé ?

3.2 Votre parti compte-t-il développer les démarches de type PDS (plans de déplacements scolaires) ou PDE (plans de déplacements d'entreprises) ?

3.3 Votre parti compte-t-il octroyer la prime vélo aux membres du personnel communal ?

3.4 Quelles autres actions comptez-vous mettre en place pour promouvoir l'utilisation du vélo sur la commune de Blegny ?