



**Nivelles**  
**Elections communales - octobre 2006**  
**Mémorandum du GRACQ**  
**- Les Cyclistes quotidiens –**

**Demain, 10% de cyclistes dans les rues de Nivelles, une image forte, un exemple ?**

**Lentement, mais sûrement, les pouvoirs publics commencent à prendre conscience de l'importance du vélo comme mode de déplacement utilitaire. L'attention portée au développement du vélo dans les Plans Communaux de Mobilité en est la preuve tangible. Toutefois nous constatons trop souvent que ces efforts sont dispersés et qu'ils ne portent pas toujours là où ils auraient le plus d'efficacité pour permettre de rendre au vélo le rôle qui doit être le sien : un mode de transport à part entière, susceptible de rendre des services à tous.**

**Le but de ce mémorandum, adressé aux différents partis qui se présentent devant l'électeur de notre commune, est triple :**

- vous proposer une manière de travailler afin de donner le plus d'efficacité possible aux efforts faits en faveur du vélo**
- recueillir votre avis sur cette méthodologie**
- sur cette base, obtenir des engagements concrets de chacun quant à la politique cycliste que vous envisagez de mener durant les 6 années de mandature communale.**

## **1. Le cadre général d'une politique communale en faveur du vélo**

### **- Pourquoi développer le vélo ?**

Pour le cycliste, le vélo est un transport souple (porte à porte), rapide, bon pour la santé, économique et agréable.

Pour la société, le vélo représente une pollution atmosphérique et sonore nulle, une consommation d'énergie nulle et implique des aménagements réduits donc peu coûteux.

### **- 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.

**- Mener une démarche progressive.** Il faut arriver à vaincre beaucoup d'inertie 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).**

A Nivelles, il nous semble évident que des aménagements vélo pour le centre ville sont prioritaires, avec extension vers la gare, le shopping, les accès aux RAVeL et le parc industriel.

**- Intégrer les besoins des cyclistes dans une politique d'accessibilité et de mobilité globale.** Il suffit ici de se référer prioritairement au Plan Communal de Mobilité de Nivelles.

- **Diminuer la pression motorisée pour favoriser le vélo et mettre un terme au « tout à la voiture ».**

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.

Une présence plus forte du vélo dans nos rues permet, en remplaçant certains trajets en voiture, de réduire la pression des véhicules qui roulent et la pression de ceux qui stationnent sur les espaces publics. Réduire la pression des véhicules motorisés permet d'offrir au cycliste des conditions plus confortables et plus sûres.

## **2. Concrètement, les revendications spécifiques à la commune de Nivelles.**

### **2.1 Réduction de la pression motorisée**

- **généralisation des zones 30** en zones denses et en zones habitées (bien au-delà des zones 30 scolaires), accompagnée d'aménagements légers aux entrées de ces vastes zones 30 pour bien en souligner le caractère de zones à vitesse réduite. Lorsque ces zones 30 sont aménagées **et respectées** par tous, la cohabitation entre motorisés et cyclistes ne demande pas d'aménagements cyclables spécifiques.
- **politique de stationnement incitant au transfert modal, et diminuant la pression sur les espaces publics.** Une gestion plus efficace du stationnement, en pensant également aux riverains et en facilitant le stationnement des fournisseurs, joue un rôle clé dans une stratégie de diminution des flux et de pacification de la circulation. Au bénéfice de la quiétude des lieux, des habitants, des piétons et des cyclistes.
- Adoption d'un **règlement communal d'urbanisme** imposant de prévoir des garages à vélos dans les bâtiments neufs.

### **2.2 Mesures d'amélioration de l'accessibilité cyclable et des aménagements**

- **Mettre en SUL (sens unique limité) un certain nombre de voiries communales.** Les SUL répondent à des attentes variées en termes d'accessibilité, depuis l'accessibilité simple à leur habitation par les habitants jusqu'à l'insertion de rues en SUL dans des itinéraires cyclables de transit inter quartier. Les mises en SUL sont obligatoires depuis juillet 2004. Nous espérons à ce sujet que la commission communale qui va se pencher sur cette question prendra en compte tous les facteurs (sécurité, axes prioritaires définis dans le PCM, accès vers le pré-RAVeL, etc...)

- Développer une offre de **stationnement vélos** de qualité en voirie, aux abords de bâtiments communaux et collectifs : Place E. de Lalieux, rue de Namur devant la région wallonne, rue du Béguinage devant l'académie de musique, Grand-Place côté rue de Mons, devant l'Office/Maison du Tourisme...

- **Prendre en compte systématiquement les besoins des cyclistes lors de la rénovation de rues** (selon le potentiel cyclable de la rue concernée, son affectation au plan communal cyclable,...)

**Eviter à tout prix le renouvellement du contre-exemple que représente l'aménagement récent du bas de l'Avenue Albert et Elisabeth !**

- **Développer prioritairement** l'accès cycliste aux infrastructures sportives, aux lieux de rassemblement de mouvements de jeunesse, au shopping de Nivelles (impossible à atteindre dans la légalité actuellement), l'accès vers le zoning et vers le pré-RAVeL, la prolongation du pré-RAVeL entre la gare du Nord et la gare de l'Est (s'arrêtant provisoirement à hauteur du chemin Maxile). Lorsque les voiries concernées dépendent du MET, il est essentiel que la Ville exerce une pression sur le MET pour réaliser ces priorités.
- **Entretien des pistes cyclables** actuelles et appuyer auprès du MET leur prolongement vers les quartiers périphériques de la Ville.

### **2.3 La communication, la sensibilisation et les mesures sur les comportements**

Il s'agit à la fois de faire connaître la politique cyclable mise en place par la commune et de casser les stéréotypes sur le vélo afin d'en promouvoir une utilisation plus fréquente par chacun.

- **Désignation d'un responsable Vélo** au sein du service mobilité de la commune. Il/elle devrait pouvoir travailler en lien étroit et en parfaite coordination avec les services de police, des travaux et de l'aménagement du territoire ; établir des liens réguliers avec l'enseignement, la jeunesse, le personnel communal et des acteurs extra communaux comme le TEC est également essentiel. Il/elle serait chargé(e) d'élaborer, dans le même cadre, le « Plan Global communal Vélo » qui devrait jalonner les 6 années de la mandature communale.
- Politique de **communication vers la population** sur les étapes successives des aménagements. Cette dimension est extrêmement importante si on veut donner aux nouvelles mesures toutes leurs chances. Utilisation régulière du journal communal à cette fin.
- **Actions de la commune / des intercommunales en tant qu'employeur** (indemnité vélo, mise à disposition de vestiaires et de douches pour le personnel, parkings vélos sécurisés,...).
- Actions de prévention par la **police locale** (éclairage, prévention du vol,...) voire de répression (stationnement de véhicules sur pistes, éclairage des cyclistes,...).

## **3. CONCLUSION**

**Pour le GRACQ- les Cyclistes Quotidiens, le vélo est davantage une solution qu'un problème, et il est donc justifié de faire preuve d'un peu d'imagination et de volontarisme pour convertir le plus grand nombre possible de citoyens à l'utilisation « évidente » de ce mode de transport très bon marché.**