

Madame, Monsieur,

Nous vous présentons dans ce court questionnaire l'essentiel de nos revendications.

Pour bien les situer dans leur contexte, ainsi que pour en savoir plus sur la politique cycliste que nous appelons de nos vœux pour Walhain, vous lirez utilement notre brochure ci-jointe « Une politique cycliste pour ma commune en Wallonie »

Nous vous remercions de bien vouloir nous faire parvenir vos réponses et suggestions éventuelles pour le 15 août 2006 au plus tard, soit par voie postale (GRACQ, Maison des Cyclistes, Place de la Station, 2b – 5000 Namur) ou par voie électronique à patrick.czerwinski@gracq.org

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 que nous vous détaillons plus bas, d'accroître sensiblement l'attrait du vélo dans ces périmètres ?

La diminution de la pression motorisée (tant en volume qu'en vitesse) est, d'expérience, un moyen très efficace sinon le plus efficace pour voir augmenter l'utilisation du vélo, ainsi que le recours à la marche. L'incidence positive sur la qualité de vie et l'attractivité commerciale est assez claire également. Pour cela, nous demandons l'instauration de vastes Zones 30. Dans de nombreuses villes étrangères proches, 70 à 85% des axes sont en zone 30. Seuls y dérogent les axes de liaison interquartier ou de grand transit. Les abords d'école doivent devenir des zones réservées aux piétons et cyclistes.

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 les différents types de quartier à Walhain ?

La quasi généralisation des SUL (sens uniques accessibles dans les deux sens pour les cyclistes) présente le double avantage de rendre les quartiers très accessibles aux cyclistes, et de ralentir les automobilistes. La toute grande majorité des rues en sens unique de Walhain, lorsqu'on les compare à la situation de communes proches qui ont procédé à une « sulisation » massive, se prêtent sans aucun problème à cette opération.

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).

Mode de proximité, le vélo demande entre autres de disposer de stationnements aisés à proximité immédiate des pôles de demande (pôles commerçants, lieux publics, écoles,...).

Rappelons qu'on range 8 à 10 vélos sur un emplacement pour auto « recyclé », tout en épargnant l'espace des piétons. Ces stationnements doivent soutenir les vélos et permettre de les fixer solidement.

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 ?

Le stationnement dans les immeubles est classiquement un problème non négligeable. Il serait très utile de prévoir, dans les nouveaux permis d'urbanisme (par exemple pour les zones à réurbaniser, mais aussi pour tout nouveau bâtiment), l'obligation de disposer d'un emplacement de stationnement sécurisé pour vélo.

1.5 Votre parti 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

Si des itinéraires vélo existent ou sont à prévoir, entre poches cyclables.

2.1 Votre parti envisage-t-il des actions rapides pour organiser ou encourager la réalisation des travaux nécessaires à compléter les liaisons (par la commune ou par le MET) ?

La pratique montre l'importance de faciliter l'utilisation d'itinéraires par un balisage directionnel adéquat.

2.2 Votre parti envisage-t-il de procéder à des balisages, singulièrement en milieu urbanisé où il plus malaisé pour le cycliste de savoir par où se frayer un passage ?

3. Se donner les moyens de promouvoir le vélo

Au-delà des aménagements au sens large (gestion de la circulation, itinéraires, stationnement,...), promouvoir le vélo est un peu l'affaire de tous. Il est nécessaire qu'une personne soit en charge, au sein de l'administration communale et en lien avec de nombreux collègues et des correspondants extérieurs, de la coordination des multiples aspects interagissant avec cette politique (travaux, aménagement et urbanisme, instruction publique, commerce, sports,...). C'est pourquoi le GRACQ demande avec insistance la nomination d'un M. Vélo (ou d'une Mme Bicycleette) chargé de coordination.

3.1 Votre parti envisage-t-il de charger un agent communal de la coordination de la politique vélo, lié directement au Collège afin de pouvoir assurer sa tâche de coordination ?

Par ailleurs, le vélo est un des maillons dans une gamme de solutions pour rendre la mobilité plus humaine et plus soutenable. De ce point de vue, il est particulièrement utile de réunir des éléments pointus de connaissance des habitudes de différents publics cibles, puis de développer (pour le vélo comme pour les autres modes durables) des actions adaptées aux besoins de ces publics cibles. Entrer dans des démarches de type PDS (plans de déplacements scolaires) ou PDE (plans de déplacements d'entreprises), par exemple, serait très utile.

3.2 Votre parti envisage-t-il d'inclure Walhain dans des démarches de PDS et de PDE ?

Pour mesurer les progrès réalisés, et éventuellement rectifier le tir, réaliser à intervalles réguliers des comptages (toujours aux mêmes points et aux mêmes saisons) ; c'est souvent instructif, entre autres pour voir où se situe l'essentiel de la demande (points à améliorer, si nécessaire, en priorité).

3.3 Votre parti est-il convaincu de l'utilité de jauger, via comptages, l'efficacité des efforts réalisés ?

3.4 S'engage-t-il à se fixer des objectifs concrets d'augmentation du nombre de cyclistes (de l'ordre de 1% aujourd'hui, on peut ambitionner en fin de mandature communale, soit d'ici 6 ans, 5 à 10% selon les quartiers, sans tenir compte évidemment des zones « alpestres »).

Une action immédiate de promotion du vélo est à la portée de la Ville de Walhain et du CPAS : octroyer aux membres du personnel qui utilisent le vélo pour se rendre au travail la prime (déductible) de 0,15€/km.

3.5 Votre parti compte-t-il octroyer la prime vélo au personnel ?

4. Le vélo : une chance pour walhain et non une contrainte

Le vélo est un atout santé incontestable ; il contribue à la demi-heure d'exercice physique quotidienne que nous sommes de mois en moins nombreux à accomplir. Il est plus dangereux pour la santé de ne pas faire de vélo que d'en faire, malgré les conditions globalement peu satisfaisantes actuelles.

Le vélo est un bon apprentissage de l'autonomie pour les enfants, et une étape précieuse dans l'apprentissage de la conduite.

C'est évidemment un véhicule peu encombrant, non polluant, et moyennant de meilleures conditions, susceptible de rendre de très grands services à la collectivité pour des investissements limités (même si la Wallonie a un lourd retard à résorber !).

4.1 Partagez-vous l'idée que le vélo est davantage une solution qu'un problème, et qu'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 ?

