

*Élections communales et provinciales 2018*



# MEMO RAN DUM 2018

**HANNUT et ses 17 villages**

*Le vélo, c'est l'avenir !*



# PROPOSITIONS DU GRACQ POUR LES COMMUNES DE WALLONIE ET BRUXELLES

## Table des matières

<b>MA COMMUNE S'ENGAGE POUR UNE POLITIQUE CYCLABLE !</b>	<b>3</b>
<b>ENCOURAGER LE DÉVELOPPEMENT DU VÉLO DANS LA COMMUNE</b>	<b>4</b>
<b>)DES ITINÉRAIRES CYCLABLES DE QUALITÉ (CONTINUS ET BALISÉS)</b>	<b>5</b>
<b>LE STATIONNEMENT VÉLO</b>	<b>6</b>
<b>L'INTERMODALITÉ (ACCESSIBILITÉ ET PARKING)</b>	<b>7</b>
<b>LE CÉDEZ-LE-PASSAGE CYCLISTE AU FEU (B22/B23)</b>	<b>8</b>
<b>LE SENS UNIQUE LIMITÉ (SUL)</b>	<b>9</b>
<b>LE BREVET DU CYCLISTE</b>	<b>10</b>
<b>RENFORCER LE RÔLE DE LA POLICE LOCALE DANS LA POLITIQUE CYCLISTE COMMUNALE</b>	<b>11</b>
<b>L'ENTRETIEN DU RÉSEAU CYCLABLE</b>	<b>12</b>
<b>LA GÉNÉRALISATION DU 30 KM/H</b>	<b>13</b>
<b>LA SÉCURISATION DES CARREFOURS</b>	<b>14</b>
<b>ANCERER LE VÉLO DANS LES PROCESSUS DE PLANIFICATION ET DE CONCERTATION</b>	<b>15</b>



### Et surtout...

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

## 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**...

La récente volonté exprimée par le gouvernement wallon d'aboutir en 2030 à **5%** de part modale du **vélo** ne se réalisera que si chacun participe à l'effort global.

### VOLONTÉ POLITIQUE

La réalisation de près de 70 km de voies réservées aux modes doux montre la volonté de la commune de Hannut de s'engager vers le futur.

Lors de la conférence de presse d'octobre 2015 de présentation de ces voies réservées, le bourgmestre a déclaré que « *la ville de Hannut souhaite développer un réseau de chemins réservés aux modes doux afin de créer une véritable alternative à la pratique de l'automobile tant pour les déplacements quotidiens que pour un usage de type loisir* ».

Il reste à **concrétiser** sur le terrain cette volonté en reliant entre eux tous les tronçons existants.

La nomination d'un **conseiller en mobilité** au sein de l'administration est une excellente chose.

### 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 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.

### CE QUE LE GRACQ HANNUT SOUHAITE ?

Nous demandons la mise en application du **RCU** concernant les logements multiples où un espace doit permettre l'entreposage d'un véhicule à deux roues par logement (dans les bâtiments de plus de 5 logements).

Nous demandons d'étudier les liaisons manquantes du réseau "mode doux" et de les inscrire dans un plan à long terme et que la prochaine édition de la carte de Hannut par Cartobel indique clairement les voies douces.

### POUR ALLER PLUS LOIN...

PRESTO – Give Cycling a Push : [http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx\\_rupprecht/PRESTO\\_Cycling\\_Policy\\_Guide\\_Promotion.pdf](http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/PRESTO_Cycling_Policy_Guide_Promotion.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 ».

A ce sujet, le GRACQ de Hannut a réalisé pour l'année scolaire 2016-2017 une **étude** portant sur les 102 lieux d'origine des **709 élèves** fréquentant les **écoles communales** et des **2.893 élèves** venant dans **une école du centre de Hannut**. Parmi ces derniers, plus de **400** proviennent des **villages** de l'entité et plus de **200** de Hannut **centre**. Cette étude a été transmise aux autorités communales et est disponible, de façon schématique et simplifiée, en annexe de ce document (schéma de circulation simplifié des moins de 12 ans et des plus de 12 ans).

### 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 HANNUT SOUHAITE ?

Nous souhaitons la mise en évidence du **conseiller en mobilité** et la publication du **PICM** sur le site de la commune.

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

Des **actions concrètes** promeuvent le vélo : la mise en selle des écoliers et élèves pour commencer, la présentation des itinéraires cyclables lors de l'accueil organisé spécialement pour les **nouveaux résidents**, la diffusion **d'informations sur les itinéraires et services vélo** (carte cyclable).

**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*...

### POUR ALLER PLUS LOIN...

- Bike to Work : [www.biketowork.be/fr](http://www.biketowork.be/fr)
- « Ville cyclable, Ville d'avenir » - U.Schollaert, J.Dekoster – 1999 : [ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling\\_fr.pdf](http://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](http://gracq.org/sites/default/files/presto_promotion.pdf)
- Fiches « action » - Promotion du vélo : [gracq.org/sites/default/files/presto\\_fiches\\_promotion.pdf](http://gracq.org/sites/default/files/presto_fiches_promotion.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 ?

Le réseau des modes doux mis en place par la commune est 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 HANNUT 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).

Concernant le réseau modes doux, la priorité nous semble devoir être mise sur la **liaison (Avin-)Crehen-Hannut** qui pourrait être empruntée par **un tiers des élèves** se dirigeant vers Hannut et l'aménagement de la **promenade Jean Renard** utilisé pour éviter la rue Zénobe Gramme dont le SUL n'a pas été réalisé.

Nous demandons qu'à l'entrée (Av des Platanes) de la promenade Jean Renard, un dispositif empêche le stationnement pour laisser le passage libre aux piétons et cyclistes.

Nous demandons que la traversée de la rue Albert 1er par le RAVeL 127 soit aussi clairement indiquée que la traversée de la rue Joseph Wauters.

Enfin, l'itinéraire doit faire l'objet d'une **communication afin de faire connaître son existence** aux citoyens : carte cyclable, inauguration d'aménagements...

### POUR ALLER PLUS LOIN...

PRESTO

- Planification d'un réseau cyclable : [http://www.gracq.org/sites/default/files/presto\\_reseau.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/presto_reseau.pdf)
- Modération du trafic : [http://www.gracq.org/sites/default/files/presto\\_moderation\\_trafic.pdf](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](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)

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 ?

Dans le **centre ville**, plusieurs **arceaux** décoratifs ont été placés. Ils permettent de **fixer un vélo** et c'est une très bonne chose. De même, les nouvelles poubelles acquises récemment permettent également une sécurisation des vélos.

Les **parkings vélo** sont néanmoins **souvent insuffisants** et ne répondent pas toujours de manière adéquate aux besoins des cyclistes. Dans les parkings des centres commerciaux de Hannut, **1697** places sont réservées aux **voitures** (dont **66** pour les **PMR**) et **84** pour les **vélos** (dont **28 couvertes**).

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 du 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 HANNUT SOUHAITE ?

Nous demandons une **amélioration qualitative et quantitative** de l'offre de stationnement vélos (sur et hors voirie). Les manques les plus criants de parking vélo sont à noter à **l'académie** et au **hall omnisport** communal.e, à **l'ancienne maison communale** (centre culturel, maison du tourisme, gestion centre ville).

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, 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). 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 qui contiennent **des normes de stationnement** vélo doivent être **respectés** (RCU, point 2.4).

### 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)
- Bruxelles – Le stationnement vélo : [www.gracq.org/sites/default/files/rbc\\_stationnement.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/rbc_stationnement.pdf)
- PRESTO
  - Stationnement cycliste en centre-ville : [gracq.org/sites/default/files/presto\\_stationnement.pdf](http://gracq.org/sites/default/files/presto_stationnement.pdf)

Solutions de stationnement et de stockage des vélos : [gracq.org/sites/default/files/presto\\_stockage.pdf](http://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 HANNUT SOUHAITE ?

Nous demandons aux communes **d'aménager les points d'intermodalité pour les cyclistes** (arrêts de bus, stations 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 les **TEC**.

En particulier, l'état de **l'accès à l'arrière de l'académie** devrait être considérablement amélioré de façon à ce que de jeunes cyclistes puissent rejoindre le parking sans danger.

Il faudrait valoriser le **RAVeL** qui permet d'accéder à la **gare de Landen** en une bonne demi heure et sans danger, sauf la traversée de la rue de Landen.

Les **2 parkings vélos** près de la maison communale devraient être **couverts**. Si nécessaire, prévoir un espace pour éviter que des motos prennent toute la place des vélos (comme c'est souvent le cas au parking vélo de l'Intermarché)

### POUR ALLER PLUS LOIN...

- PRESTO – Installations cyclistes au niveau des pôles d'échange :  
[http://www.gracq.org/sites/default/files/presto\\_intermodalite.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/presto_intermodalite.pdf)

## THÉMATIQUE « AMÉNAGEMENTS »

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

### 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.



B 22



B 23

### 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).

En **région bruxelloise**, un arrêté ministériel rend la **mesure obligatoire depuis 2016** sur les voiries régionales et communales. Toute exception, pour des motifs de visibilité ou de configuration, doit être justifiée.

En **Wallonie**, cette mesure reste l'**exception** : seuls une quarantaine de carrefours sont équipés de ces panneaux. Les critères de placement des panneaux sont particulièrement restrictifs.

### LES ENJEUX ?

Le placement de B22 et B23 aux feux représente :

- 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.

### CE QUE LE GRACQ HANNUT SOUHAITE ?

Nous demandons que les **avancées cyclistes** de la rue Zénobe Gramme et de la rue de Tirlemont, approuvées lors du **conseil communal** du 24 août 2017, soient concrétisées rapidement et que le marquage et la signalisation adéquates soient mis en oeuvre.

Nous demandons le **placement de panneaux B22** au carrefour entre la rue Zénobe Gramme et Rue de Tirlemont.

### 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)



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<sup>er</sup> 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 HANNUT SOUHAITE ?

Nous demandons la mise en SUL de la rue **Zénobe Gramme**, comme prévu dans les plans initiaux.

Nous demandons que le marquage au sol rappelle aux automobilistes l'existence des SUL (sortie du parking grand place dans la rue de Tirlemont, carrefour rue de Tirlemont et rue des Vieux Remparts)

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 ALLER PLUS LOIN...

- Wallonie – Le sens unique limité (SPW) : [www.gracq.org/sites/default/files/spw\\_sul.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/spw_sul.pdf)
- Bruxelles – Les contresens cyclables (IBSR) : [www.gracq.org/sites/default/files/ibsr\\_sul.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/ibsr_sul.pdf)
- Bruxelles – Sécurité des cyclistes et sens unique limité (IBSR) : [www.gracq.org/sites/default/files/ibsr\\_vs89\\_sul.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/ibsr_vs89_sul.pdf)

THÉMATIQUE « ÉDUCATION, SENSIBILISATION, INFORMATION, PROMOTION »

## Le Brevet du Cycliste

### 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).

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 HANNUT SOUHAITE ?

Nous revendiquons la généralisation du Brevet à tous les élèves de 5<sup>e</sup> 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 Plan de Déplacement Scolaire ou soutenir des initiatives locales pour encourager les déplacements à vélo sur le chemin de l'école.

### 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/)
- Bruxelles – Plans de déplacements scolaires : [www.bruxellesmobilite.irisnet.be/partners/ecoles/plan-de-deplacement-des-ecoles](http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/partners/ecoles/plan-de-deplacement-des-ecoles)

THÉMATIQUE « ÉDUCATION, SENSIBILISATION, INFORMATION, PROMOTION »

## Renforcer le rôle de la police locale dans la politique cycliste communale

### DE QUOI PARLE-T-ON ?

La police locale joue un rôle essentiel au niveau de la sécurité routière. Elle **assure la prévention, l'intervention, l'assistance, le maintien de l'ordre public et les enquêtes** sur le territoire local. La police doit être accessible et à l'écoute du citoyen.

### LA SITUATION ACTUELLE ?

L'insécurité routière est un frein majeur au développement du vélo que l'on pense aux **excès de vitesse**, au **stationnement sauvage sur les trottoirs et les pistes cyclables**, aux **dépassements dangereux**, aux **refus de priorité**, à **l'arrêt sur les zones avancées pour cyclistes**, à la **conduite sous influence**...

Les chiffres relatifs au **vol de vélos** restent préoccupants (on estime ce chiffre à près de 10 000 pour 2015) : tant le vol que la crainte de se faire voler son vélo sont des freins à l'augmentation du nombre de cyclistes. Les cyclistes ne se sentent pas toujours écoutés et renoncent parfois à porter plainte.

Plusieurs **brigades cyclistes** existent en Région bruxelloise (Bruxelles, Ixelles, Montgomery...), mais ce n'est pas encore généralisé. En Wallonie, ces brigades tardent à apparaître.

### LES ENJEUX ?

- **Amélioration de la sécurité routière** qui profite aux cyclistes et à tous les usagers de la route.
- **Réduction du nombre de vols de vélos** et des actes de vandalisme.
- **Amélioration de l'image de la police** et du contact avec les citoyens, notamment via la création d'une brigade cycliste au sein de la commune.

### CE QUE LE GRACQ HANNUT SOUHAITE ?

Nous demandons **que la police soit formée et attentive au respect du code de la route par tous les usagers**. La police locale doit jouer son rôle de prévention (rappel des règles, sensibilisation au partage de l'espace public...) mais également son rôle de répression (maintien de la praticabilité des aménagements cyclables, sanction des excès de vitesse, contrôle d'alcoolémie...).

A Hannut et dans les villages, le **stationnement** des voitures sur les **trottoirs** et les (rares) pistes cyclables semble être totalement admis. Nous demandons qu'une réflexion soit menée pour lancer une sensibilisation des automobilistes à la sécurité des usagers faibles et au respect réciproque qu'il y a lieu d'avoir.

En parallèle à la mise en œuvre d'une politique efficace en matière de stationnement vélo, un **plan de lutte contre le vol** doit être établi (enregistrement des plaintes, gestion d'une base de données, patrouilles à vélo, gravure des vélos...).

L' **extension de la brigade de policiers cyclistes** assure la proximité avec les citoyens : ces policiers sont au contact direct de la population et plus à même de comprendre les difficultés auxquelles sont confrontés les cyclistes.

### POUR ALLER PLUS LOIN...

- Exemple de contrôle des distances de dépassement par une zone de police : [www.gracq.org/actualites-du-velo/controler-les-depassements](http://www.gracq.org/actualites-du-velo/controler-les-depassements)

THÉMATIQUE « AMÉNAGEMENTS »

## L'entretien du réseau cyclable

### 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. Le manque de coordination entre administrations complique le signalement des problèmes et en retarde la résolution.

### 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.

### CE QUE LE GRACQ HANNUT SOUHAITE ?

Nous demandons que les communes développent un **plan global d'entretien des voiries** (idéalement en collaboration avec les pouvoirs régionaux) incluant la totalité du réseau cyclable afin de **garantir la sécurité et le confort des usagers**. Une attention particulière doit être apportée lors des **périodes automnale et hivernale**.

Il est également nécessaire de mettre en place une **équipe d'intervention** qui puisse être directement opérationnelle **après une tempête ou d'autres circonstances particulières**.

La **possibilité de signaler ce type de problèmes** via un guichet unique existe, à condition que la commune assure la gestion et le suivi des plaintes introduites. Le site <http://www.uello.be/> est prévu à cet effet et les signalements concernant la commune de Hannut y sont possibles.

### 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)

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 HANNUT 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.

Il serait normal de mettre en zone 30 le **centre** de chacun des **villages**.

### 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)
- Bruxelles - La zone 30 – brochure à l'attention des gestionnaires de voirie (IBSR) : [gracq.org/sites/default/files/ibsr\\_zone30.pdf](http://gracq.org/sites/default/files/ibsr_zone30.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 HANNUTSOUHAITE ?

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.

Nous souhaitons qu'un **plan d'aménagement/signalisation** des points de rencontre modes doux/réseau routier soit établi et fasse l'objet d'une **planification** à long terme.

### POUR ALLER PLUS LOIN...

#### PRESTO

- Les carrefours à feux : [www.gracq.org/sites/default/files/presto\\_carrefour\\_feux.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/presto_carrefour_feux.pdf)
- Les carrefours giratoires : [www.gracq.org/sites/default/files/presto\\_carrefour\\_giratoire.pdf](http://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](http://www.gracq.org/sites/default/files/presto_carrefour_priorite.pdf)
- Les croisements dénivelés : [www.gracq.org/sites/default/files/presto\\_croisement\\_denivele.pdf](http://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](http://www.gracq.org/sites/default/files/spw_carrefours.pdf)

Bruxelles – Vadémécum vélo :

- Aménagements cyclables en giratoires : [www.gracq.org/sites/default/files/rbc\\_giratoires.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/rbc_giratoires.pdf)
- Bruxelles – Aménagements cyclables en carrefour : [www.gracq.org/sites/default/files/rbc\\_carrefours.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/rbc_carrefours.pdf)

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 que la **personne compétente en matière de « vélo »** 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 sera 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 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)

Localisation	Nombre de places de Parking				Remarque
	Voiture	PMR	Vélo	Vélo (couvert)	
<b>Total général</b>	<b>1631</b>	<b>66</b>	<b>56</b>	<b>28</b>	
<b>Commerces Nord</b>	<b>764</b>	<b>34</b>	<b>7</b>	<b>25</b>	
Intermarché	145	8	0	7	Souvent, des motos occupent l'espace vélo
BRICO Dullaers	56	0	0	0	
JBC	18	6	0	0	
Luxus	62	3	0	0	
Trafic	81	2	0	6	Aussi pour frieterie 4 vents. Abri moto couvert
Tom & Co	9	0	0	0	
Leen Bakker	10	0	0	0	
Krefel	44	4	0	0	
Shoe Discount					
Brantano	14	1	0	0	
SAS	10	0	0	0	
Colruyt	61	3	0	12	Abri moto couvert
Hesbydrink	35	0	0	0	
Lidl	79	2	7	0	Les vélos garés débordent sur la voirie interne
Mr Bricolage	47	3	0	0	
CASA	18	1	0	0	
Deldime	40	0	0	0	estimation
Citroen	19	0	0	0	
Bijouterie Mottet	5	0	0	0	
Notaires Herman et Fournier	3	1	0	0	
My PC	8	0	0	0	estimation
<b>Grandes surfaces Centre</b>	<b>251</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	
GB	83	2	0	0	
Tous commerces Cense	57	1	0	0	
Delhaize	111	2	5	0	
<b>Espaces publics</b>	<b>157</b>	<b>3</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	
Place Gustin	46	2	6	0	+ environ 26 places sauvages utilisées par des voitures sur espace piéton
Grand place	50	0	5	0	Hors jours de marché
Place Maquet	61	1	0	0	
Passage vers Maquet	6	5	0	0	
<b>Commerces Sud</b>	<b>187</b>	<b>10</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	
Quick	63	2	7	0	
Aldi	30	2	0	0	espace couvert possible pour vélos
Renmans					
Wibra	47	2	0	0	
De vous à moi					
Extra	47	4	0	0	
Bel & Bo					
Eldi					
Cool Baby					
Decathlon					



Localisation	Nombre de places de Parking				Remarque
	Voiture	PMR	Vélo	Vélo (couvert)	
<b>Batiments communaux</b>	<b>272</b>	<b>14</b>	<b>26</b>	<b>3</b>	
Bibliothèque	15	2	12	0	Les vélos garés coupent le trottoir
Académie (arrière)	38	1	0	3	
Académie (avant)	23	1	0	0	Plus une dizaine de P pour voiture non marqués
Marché couvert	38	2	0	0	P s'il n'y a pas de tentes
Maison communale	120	3	7	0	
Arrêt TEC près MC		3	7	0	
Chateau Grégoire (Tourisme, Culture, gestion CV)	0	0	0	0	
Hall omnisport	30	2	0	0	
Maison du social	8	0	0	0	



# LE VÉLO

## EN WALLONIE

### 59%

des Wallons ont un vélo

- 1 sur 2 fait du vélo
- 1 sur 4 utilise le vélo comme mode de déplacement



### Itinéraires en cours de réalisation

- 4 internationaux
- 10 régionaux
- 45 locaux

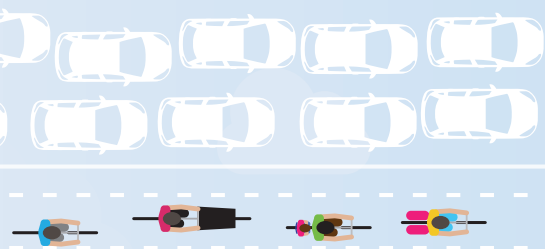


### 90%

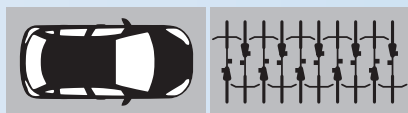
des Wallons estiment que **plus d'infrastructures cyclables** les encourageraient à se mettre au vélo

### EFFICACITÉ

5km  
= 25 min.



### Zéro bouchon



1 parking voiture  
= 10 places vélo

### ÉCONOMIE



### POUR UN MÉNAGE...



1€ investi dans le vélo  
= 3€ de retour sur investissement

### POUR LES POUVOIRS PUBLICS...



### Usure de la chaussée:

9600 vélos  
= 1 voiture

### ENVIRONNEMENT

### 0 émissions



### SANTÉ

6km  
= 30 min. d'exercice quotidien  
(recommandation OMS)

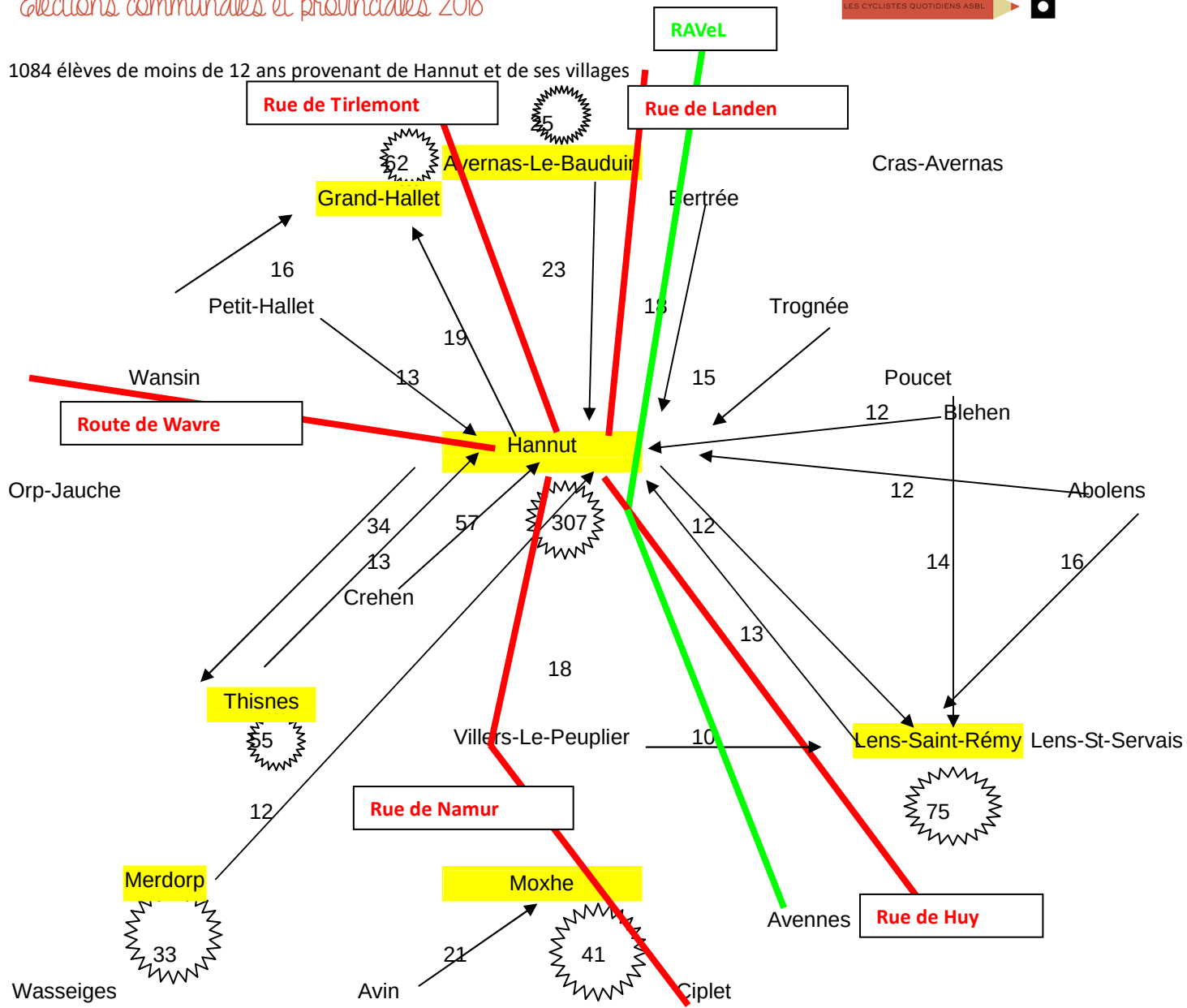


### PLAISIR 100%!

# Elections communales et provinciales 2018



1084 élèves de moins de 12 ans provenant de Hannut et de ses villages



# Elections communales et provinciales 2018



590 élèves de plus de 12 ans provenant de Hannut et de ses villages

