



[wavre@gracq.org](mailto:wavre@gracq.org)



# PROPOSITIONS DU GRACQ POUR LA VILLE DE WAVRE

## Table des matières

<b>MA COMMUNE S'ENGAGE POUR UNE POLITIQUE CYCLABLE !</b>	<b>3</b>
<b>LA SÉCURISATION DES CARREFOURS</b>	<b>4</b>
<b>L'ENTRETIEN DU RÉSEAU CYCLABLE</b>	<b>5</b>
<b>LE STATIONNEMENT VÉLO</b>	<b>6</b>
<b>L'INTERMODALITÉ (ACCESSIBILITÉ ET PARKING)</b>	<b>7</b>
<b>LE BREVET DU CYCLISTE</b>	<b>8</b>
<b>ENCOURAGER LE DÉVELOPPEMENT DU VÉLO DANS LA COMMUNE</b>	<b>9</b>
<b>RENFORCER LE RÔLE DE LA POLICE LOCALE DANS LA POLITIQUE CYCLISTE COMMUNALE</b>	<b><u>10</u></b>
<b>ANCER LE VÉLO DANS LES PROCESSUS DE PLANIFICATION ET DE CONCERTATION</b>	<b><u>11</u></b>
<b>A MÉDITER</b>	<b><u>12</u></b>

## 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**, ...

### VOLONTÉ POLITIQUE

Il est important que les élus aient une vision claire des enjeux. **Une politique cycliste volontariste est indispensable** pour faire avancer nos villes et villages vers un mode de fonctionnement innovant et durable.

**Un territoire cyclable résulte de la mise en place d'un processus politique adéquat et non pas du relief ou de la météo.**

### 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** à son usage 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. Non seulement des moyens financiers, mais également des **moyens de coordination**. Cela passe par la présence d'un **conseiller en mobilité**, 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.

### 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)



### Et surtout...

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

## 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.

## EXEMPLES DE CARREFOURS DANGEREUX A WAVRE

- Rue Provinciale – rue de l'Ermitage
- Rue de l'Étoile – rue d'Angoussart
- Rue de la Station – avenue de la Gare

## CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

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.

## 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 « 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 détritiques 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 SOUHAITE ?

Nous demandons que la commune développe 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 intervenir rapidement sur le terrain.

Saluons la **possibilité de signaler les problèmes en ligne** via Betterstreet.

THÉMATIQUE « AMÉNAGEMENTS »

## Le stationnement vélo

### DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le cycliste doit pouvoir stationner facilement son vélo. Il existe **plusieurs types de stationnement correspondant à différents besoins** : de parking pour des **arrêts relativement courts** au parking **de longue durée**.

### LA SITUATION ACTUELLE ?

Actuellement, les **parkings vélo sont souvent insuffisants** et ne répondent pas toujours de manière adéquate aux besoins des cyclistes. En 2015, 5500 vols de vélos ont été déclarés à Bruxelles et en Wallonie, alors que le **nombre réel de vols est évalué à plus de 10 000** ! 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 futurs.

### CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

Nous demandons une **amélioration qualitative et quantitative** de l'offre de stationnement vélos (sur et hors voirie). 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, hôpitaux, gares et autres 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). Les arceaux en U renversé, peu coûteux, conviennent bien pour le court terme, tandis que pour le long terme, il faut envisager un parking avec un accès sécurisé (box vélo, local vélo, à l'intérieur d'un parking public, ...). Il faut proposer du stationnement adapté pour tous les vélos (avec remorque, bakfiets, etc.).

Le stationnement vélo **doit être intégré dans les processus de planification**.

Les règlements communaux d'urbanisme **doivent contenir des normes de stationnement vélo** (tant au niveau de la construction que de la rénovation).

### 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)
- 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 ?

- Pour les longues distances, **combinaison** de modes de déplacement **concurrentielle à la voiture**.
- 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 SOUHAITE ?

Nous demandons à la commune **d'aménager les points d'intermodalité pour les cyclistes** (gares, arrêts de bus et de tram, stations de métro et 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 avec les opérateurs de transport (**SNCB, TEC, STIB**)

Exemple à Wavre : plateau de la gare (place Henri Berger) qui devrait être équipé à l'image de l'offre de parking vélos à la gare d'Ottignies.

### 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 »

## 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 ?

Lorsqu'ils existent, les itinéraires sont souvent 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 respectivement 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 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).

Dans un premier temps les critères de sécurité et de continuité sont primordiaux pour attirer de nouveaux cyclistes. Dans un deuxième temps, il faut assurer la connexion des itinéraires au sein d'un réseau plus large. Sur les axes secondaires où le trafic est faible, la réduction des vitesses (30kmh/) et un marquage au sol suffisent généralement à assurer la sécurité du cycliste. Sur les voiries à grande circulation des aménagements plus conséquents (séparés) sont nécessaires.

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

A Wavre, exemples d'itinéraires à sécuriser et baliser :

- de Limal à Basse-Wavre
- de Limal (station d'essence Q8) au futur centre culturel, via le rond-point du Point du Jour et le chemin de la Sucrierie

### POUR ALLER PLUS LOIN...

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)

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)

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 plus en plus de citoyens prennent conscience des limites du « tout à la voiture ».
- Trop peu nombreuses sont les communes ayant pris conscience de l'importance de susciter un changement de mentalité et de comportement en matière de mobilité.
- Les aménagements en faveur des cyclistes sont trop rares et peu mis en valeur, d'où manque d'attractivité des déplacements à vélo.

### LES ENJEUX ?

- **Changement des mentalités** en faveur des modes actifs.
- Développement du vélo comme une des **alternatives à la voiture**.
- 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 SOUHAITE ?

Nous souhaitons :

- que des **efforts en communication et en promotion** soient systématiquement entrepris par la commune pour **accompagner la création d'un réseau cyclable local et encourager l'utilisation du vélo au quotidien** ;
- que des itinéraires "**déplacements quotidiens sécurisés**" soient développés en complément aux itinéraires touristiques visés par le réseau points noeuds ;
- que des **actions concrètes** soient entreprises pour promouvoir le vélo, comme :
  - la mise en selle des citoyens lors de balades organisées ;
  - la découverte à vélo du territoire communal pour les nouveaux résidents ;
  - la diffusion **d'informations sur les itinéraires et services vélo** (carte cyclable) ;
  - des campagnes de sensibilisation via le journal local, le site internet, et la distribution de dépliants toutes-boîtes ;
- **qu'en tant qu'employeur, 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 « 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.** Pensons 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.
- Alors que diverses communes bruxelloises (Bruxelles, Ixelles, Montgomery, ...) ont recours aux brigades cyclistes, en Wallonie, c'est très rarement le cas.

### 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 SOUHAITE ?

Nous demandons :

- **que la police soit 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, ...).
- qu'en parallèle à la mise en œuvre d'une politique efficace en matière de stationnement vélo, un **plan de lutte contre le vol** soit établi (enregistrement des plaintes, gestion d'une base de données, patrouilles à vélo, gravure des vélos, ...).
- la **création d'une brigade de policiers cyclistes** pour assurer la proximité avec les citoyens : ces policiers seront au contact direct de la population, et plus à même de comprendre les difficultés auxquelles sont confrontés les cyclistes. Les policiers parcoureront l'ensemble du territoire de la commune, et pas uniquement le ventre-ville.

### 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 « 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 la **désignation au sein du service mobilité de la commune d'une personne chargée des modes actifs et compétente en matière de « vélo »**. Cette personne 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 est 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)

# A méditer

Face au monde qui change, il vaut mieux

*penser le changement*

*que*

*changer le pansement.*

*Francis Blanche*