

Élections communales et provinciales 2018



Élections communales et provinciales 2018



*Le vélo, c'est l'avenir !*



## Table des matières

<b>LE VÉLO, UNE AUTRE FAÇON D'AVANCER, OÙ TOUT LE MONDE GAGNE !</b>	<b><u>3</u></b>
<b>LE CÉDER-LE-PASSAGE CYCLISTE AUX FEUX (B22/B23)</b>	<b>4</b>
<b>LE SENS UNIQUE LIMITÉ (SUL)</b>	<b>4/5</b>
<b>LA SÉCURISATION DES CARREFOURS</b>	<b>5</b>
<b>L'ENTRETIEN DU RÉSEAU CYCLABLE</b>	<b>5/6</b>
<b>LE STATIONNEMENT VÉLO</b>	<b>6</b>
<b>L'INTERMODALITÉ (ACCESSIBILITÉ ET PARKING)</b>	<b>6</b>
<b>DES ITINÉRAIRES CYCLABLES DE QUALITÉ (CONTINUS ET BALISÉS)</b>	<b>7</b>
<b>LA GÉNÉRALISATION DU 30 KM/H</b>	<b>7</b>
<b>ENCOURAGER LE DÉVELOPPEMENT DU VÉLO DANS LA COMMUNE</b>	<b>8</b>
<b>ANCRRER LE VÉLO DANS LES PROCESSUS DE PLANIFICATION ET DE CONCERTATION</b>	
<b>ANNEXE 1 : B22/B23</b>	
<b>ANNEXE 2: S,U,L,</b>	<b>8</b>

*Contacts :* [namur@gracq.org](mailto:namur@gracq.org)

081/73,66,22 (Dock Gadisseur Jean-Paul, secrétaire)

## Le vélo, une autre façon d'avancer où tout le monde gagne !

### EFFICACITÉ

En Wallonie, **50 % des déplacements font moins de 5 km** et une grande partie sont effectués en voiture. Le vélo possède un énorme potentiel pour les déplacements de proximité. **En milieu urbain, il est souvent le moyen de transport le plus rapide.** Pour les plus longues distances, il **peut être combiné avec d'autres modes** (intermodalité). Son utilisation **diminue les problèmes de congestion et de stationnement.**

### ACCESSIBILITÉ

Le vélo est accessible **à tous** et permet à chacun d'être **autonome**. Un choix réfléchi d'itinéraire (relief modéré, rues calmes, aménagements sécurisés...) et un équipement adapté permettent de surmonter presque tous les freins à son usage. Il a le pouvoir de **gommer les barrières socio-économiques ou culturelles** en évitant de marquer le statut social des individus.

### CONVIVIALITÉ ET SANTÉ

Rouler à vélo permet à chacun de retrouver un espace où la **qualité de vie** est améliorée (**contacts sociaux, convivialité, développement des commerces locaux, très faibles nuisances**). Une pratique quotidienne du vélo satisfait le besoin en **effort physique (modéré) recommandé**, c'est-à-dire 30 minutes par jour, selon l'Organisation Mondiale de la Santé. Il réduit le stress,

### RENTABILITÉ

En termes de mobilité durable et de santé publique, le **retour sur investissement d'une politique en faveur du vélo est bien plus élevé que pour le secteur routier.** Sans compter que ces investissements (en aménagements et en sensibilisation) sont modérés s'ils sont réfléchis intelligemment. Le **développement du vélotourisme** est aussi considéré comme un atout important (**création d'emplois, valorisation du patrimoine, embellissement d'itinéraires...**).

### DURABILITÉ

Le vélo est **non-polluant, silencieux et peu encombrant**. Il s'intègre dans une réflexion globale pour une autre mobilité. Adopter une politique cyclable maintenant, c'est gagner à court et à long terme sur le plan individuel mais aussi collectif,

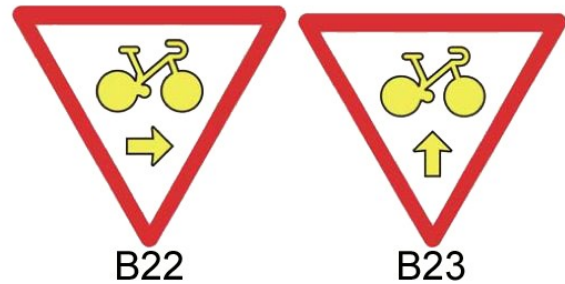
\*\*\*\*\*

*La ville de Namur souffre de gros soucis d'encombrements qui nuisent aux conditions de vie de ses habitants mais aussi des travailleurs, des touristes, .... Elle s'est engagée à réduire les émissions de gaz à effet de serre (ges) dans un contexte où le transport motorisé représente 40 % de ces émissions. Un transfert modal est indispensable et pour y parvenir des mesures fortes devront être prises rapidement.*

## Le céder-le-passage cycliste aux feux (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.



### 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 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. Le Ministre Wallon de la Mobilité est en voie d'en assouplir les critères de placement,

### NAMUR

A Namur, actuellement, pas un seul carrefour à feux n'est doté de cette signalisation. Pourtant, plusieurs d'entre eux rencontrent tout à fait les critères fixés par les autorités. L'exemple le plus flagrant est celui du carrefour d'Omalius où l'avenue de Stassart (entrée) et l'avenue des Combattants (sortie) sont équipées d'une piste cyclable.

Notre association a contribué à l'examen par la Police des carrefours sur le territoire de capitale wallonne. Après 5 ans, il nous paraît grand temps de concrétiser.

*Voir en annexe 1 la liste des carrefours.*

## 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.



### NAMUR

Pas moins de 194 rues à sens unique sont équipées en SUL. La ville de Namur s'est montrée pionnière en la matière et les cyclistes s'en réjouissent. Il reste quelques rues qui méritent d'être mises à double sens vélo. *Voir liste en annexe 2.*

Toutefois, nous ne pouvons passer sous silence les difficultés que présentent plusieurs sorties de SUL. Elles doivent être sécurisées à l'aide d'une meilleure signalisation et de petits aménagements tant dans le SUL que sur les voiries qui le croisent.

## La sécurisation des carrefours

### LA SITUATION ACTUELLE ?

**Mauvaise lisibilité, sur-dimensionnement des giratoires, peu/pas d'espace au niveau des carrefours à feux pour se positionner et indiquer sa direction, écarts de vitesse élevés 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.

### NAMUR

Les carrefours à feux se trouvent exclusivement sur les voiries régionales. Plusieurs d'entre eux sont équipés de sas vélos bien utiles et sécurisants. Il est important de généraliser cet aménagement.

En ce qui concerne les giratoires, plusieurs d'entre eux font fuir les cyclistes « tortues ». La charge, la nature, la vitesse du trafic, le nombre de bandes, le diamètre sont autant d'éléments qui rendent ces giratoires difficilement accessibles aux cyclistes non-aguerris. Plusieurs ronds-points doivent faire l'objet de by-pass pour permettre aux cyclistes d'éviter l'entrée dans l'anneau. C'est le cas des giratoires place Wiertz, place des Echasseurs, place Joséphine Charlotte, de la Prison et du Cheval.

## 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 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.

## NAMUR

Namur se trouve au croisement de plusieurs itinéraires Ravel dont certains européens qui constituent des accès de choix au centre ville. Il faut se féliciter de la prise en charge du nettoyage par la ville.

Par ailleurs, les cyclistes namurois ont accès à la grande majorité des bandes bus TEC. Il est important que ces bandes disposent de la signalisation verticale mais aussi du rappel via les logos vélo à peindre dans chaque bande. Actuellement, dans certaines bandes, seuls les logos « Bus » sont rafraichis.

Un soin tout particulier doit être apporté aux voiries en chantier : signalisation ad hoc, indications claires, enlèvement des matériaux résiduels, balayage journalier par les entreprises, exécution rapide des travaux sans les suspendre parfois durant des semaines ....

## Le stationnement vélo

Les gares TEC et SNCB doivent offrir de larges possibilités de stationnement sécurisé dans un périmètre très proche.

Les vélos à assistance électrique (VAE) ont une valeur marchande nettement plus élevée et leur propriétaire est bien en droit d'obtenir des range-vélos sécurisés.

L'autorité a tout intérêt à imposer l'aménagement de stationnements vélos dans tous les parkings en ouvrage, que ce soit sur le domaine public ou privé.

## L'intermodalité (accessibilité et parking)

Les gares ferroviaire et vicinale vont bientôt se superposer. Il est impératif que l'accès aux quais d'embarquement se fasse sans encombre de deux côtés de la gare pour les navetteurs et les touristes, équipés d'un vélo (ordinaire, pliable, VAE, remorques ...)

Il ne suffit pas de renvoyer ces voyageurs vers des escalators ou des ascenseurs qui ne répondent pas à la demande en heure de pointe.

## Des itinéraires cyclables de qualité (continus et balisés)

- Une série d'itinéraires sont déjà balisés avec bonheur, non seulement en ville mais aussi vers les villages. A terme, des compléments devront être ajoutés en fonction de l'aménagement d'itinéraires structurants en périphérie.

- Un soin tout particulier sera apporté à assurer leur continuité et leur cohérence spécifique au vélo (direct, sûr, confortable ...). Il n'est pas rare d'être confronté à des hiatus, des segments manquants, ce qui disqualifie souvent les aménagements par ailleurs intéressants.
- La construction de l'Enjambée, passerelle cyclo-piétonne, renforcera l'attrait du vélo pour les échanges entre Jambes et Namur et permettra d'éviter des points noirs actuels (ponts).
- Là où l'installation de pistes cyclables marquées est envisagée hors agglomération, le Gracq plaide pour la construction d'une **piste BIDIRECTIONNELLE isolée de la chaussée** (haie, bordures, écran) (par ex. N4 vers Erpent et au-delà, chaussée de Gembloux, N90 vers Charleroi ...).
- Plusieurs chemins et sentiers constituent une assiette intéressante pour relier villages, hameaux et ville. Leur aménagement doit être envisagé.
- Les habitants d'Andoy, de Malonne, de Champion, de Bouge, de Boninne de l'Ouest de Saint-Servais et de Belgrade attendent de meilleures conditions de circulation pour se mettre au vélo.
- Le Ravel urbain doit être parachevé dès que possible pour que les cyclistes disposent d'une épine dorsale pour leurs déplacements.

## La généralisation du 30 km/h

Faut-il attendre que les riverains se mobilisent pour passer en zone 30 ? N'est-ce pas évident que tout le monde y gagne ? C'est une recommandation de l'Union Européenne reprise d'ailleurs dans le projet de plan régional de mobilité durable,

Même si le respect de cette vitesse mérite plus de vigilance et de contrôle de la part des autorités, à ce jour aucun quartier n'a exprimé le souhait de revenir en arrière.

Mais il faut insister sur deux choses importantes :

- Des aménagements efficaces pour limiter la vitesse pour les distraits et les téméraires ( casse-vitesse, rappel de la signalisation verticale et au sol ; chicanes, ralentisseurs, stationnement alterné gauche-droite, rétrécissement visuel des chaussées, radar,....)
- Des contrôles plus fréquents, plus stricts et des réactions face au non-respect.

## Encourager le développement du vélo dans la commune

Namur compte plusieurs gros employeurs qu'il faut encourager à développer un plan de mobilité d'entreprise volontariste, favorisant les modes doux (facilités d'achat/location de vélos, infrastructures d'accueil, stationnement, ..)

Plusieurs villes wallonnes organisent un événement vélo. En tant que capital, Namur se doit de créer montrer l'exemple en rassemblant un maximum de cyclistes dans la convivialité à la découverte d'une ville de plus en plus cyclable.

## Ancrer le vélo dans les processus de planification et de concertation

Si Namur compte 4 fois plus de cyclistes en 10 ans, c'est en grande partie le résultat d'un plan communal vélo soutenu par la campagne Wallonie Cyclable instaurée en 2010 par la Région Wallonne. On peut regretter la non poursuite de cet effort qui a permis à une dizaine de villes de faire un bond en avant en matière de vélo.

Les résultats de ce plan communal vélo sont indéniables ; plus de 80 % des actions envisagées ont été menées à bien ou en voie de l'être. Il reste toutefois une série de points noirs, où la plupart du temps la ville n'a pas la main.

Des efforts importants de concertation avec d'autres acteurs (SNCB, Infrabel, TEC, Voies Hydrauliques, Direction territoriales des routes, cellule Ravel, Direction Opérationnelle des Modes Doux...) sont consentis, sans oublier de solliciter les associations représentant les cyclistes. (Pro Vélo, GRACQ). Le comité vélo se montre bien utile même si sa fréquence et la présence des différents acteurs doivent être renforcées.

Le Gracq appelle de ses vœux un plan communal cyclable deuxième génération, concerté avec les usagers, destiné à poursuivre l'œuvre entreprise. Relier les quartiers, les faubourgs mais aussi les villages, entre eux et vers la corbeille, constitue la prochaine étape pour une ville vélos admis.

Le nouveau plan vélo devrait viser :

- La résolution des points noirs qui coupent les itinéraires cyclables (ponts, giratoires, ...)
- Renforcer l'intermodalité (gares SNCB, TEC, téléphérique, navettes sur l'eau) : accessibilité, stationnement sécurisé, bornes électriques de rechargement
- Augmenter le nombre de stations vélos en libre service en périphérie ;
- Aménager et baliser des cheminements structurants entre les villages, en tissant une toile d'araignée autour du centre la ville ;
- Étendre la zone 30
- Renforcer l'entretien, la continuité, la lisibilité, la cohérence, le confort, la sécurité sur l'ensemble des voiries en soignant les détails comme les bandes et pistes cyclables, les sas, B22 et B23 les îlots, les bordures, les revêtements, ...
- Renforcer la communication dans les deux sens : autorités vers la population mais aussi de la population vers les services publics (système de signalement par exemple ; carrefour d'informations, ...)