



MEMORANDUM

Mai 2020

Favoriser et sécuriser l'usage du vélo à Courcelles

Avant-propos

Le GRACQ (Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens) regroupe plus de 14.000 usagers du vélo à travers la wallonie et Bruxelles.

Le GRACQ représente les usagers cyclistes en Belgique francophone et défend leurs intérêts.

Le GRACQ est une association d'éducation permanente, sans appartenance politique et sans but lucratif. C'est aussi et surtout une association citoyenne, composée à 99% de bénévoles.

Le GRACQ agit pour rendre les déplacements à vélo plus sûrs, plus faciles et plus agréables pour tous. Des groupes locaux existent dans bon nombre de villes et communes de wallonie et à Bruxelles.

Le GRACQ assure la promotion du vélo comme mode de déplacement quotidien et veut donner une place confortable et sûre aux cyclistes sur la voie publique.

Le GRACQ à Courcelles

Parmi les initiateurs du groupe courcellois, on trouve des cyclistes occasionnels ou réguliers: les uns utilisent le vélo pour des petits déplacements utilitaires occasionnels et/ou pour faire une balade le WE, d'autres se rendent quotidiennement au travail en bicyclette.

Mais tous font le constat de la déficience des infrastructures cyclables, qui rendent l'usage du vélo difficile et parfois dangereux. Et ils souhaitent contribuer à améliorer la situation.

Dans ce cadre, le GRACQ Courcelles entend être un interlocuteur auprès des autorités communales, pour les encourager, les soutenir et les conseiller dans les projets d'aménagements cyclables.

Le GRACQ Courcelles mènera également des actions de sensibilisation et d'information à l'attention des cyclistes et des automobilistes pour favoriser une cohabitation harmonieuse et sûre. Des formations d'initiation et de perfectionnement à la pratique du vélo dans le trafic urbain seront organisées.

Cette action s'inscrit dans un cadre opportun. En effet:

- le Gouvernement wallon, dans sa Déclaration de Politique Régionale, déclare vouloir favoriser la mobilité douce et active, et le développement d'infrastructures adaptées. Il mettra en place une stratégie de développement de l'usage du vélo comme moyen de déplacement utilitaire, de façon à doubler son usage d'ici 2024 et à le multiplier par cinq d'ici 2030.
- La commune de Courcelles s'est récemment doté d'un plan communal de mobilité qui, entre autres, préconise la création d'itinéraires cyclables confortables et sûrs.
- La déclaration de politique générale de la majorité communale annonce la création d'un réseau de mobilité cycliste (et piétonne) reliant les 4 villages et les points d'intérêts et veut promouvoir les vélos partagés.

Le moment semble donc opportun pour une amélioration de la situation pour les cyclistes. Le GRACQ Courcelles souhaite y contribuer.

Introduction

Partout en Belgique, y compris dans le Hainaut, la part du vélo est en augmentation constante.

Les ventes de vélo augmentent de près de 10% par an depuis plusieurs années. Et parmi eux, les VAE prennent une part de plus en plus importante.

La crise du Covid19 a récemment amené de nombreux citoyens à se remettre en selle, pour des raisons tant pratiques que sanitaires.

Et de nombreuses études ont pourtant démontré l'importance du vélo comme moyen de transport : se déplacer à vélo est agréable, rapide, avec des effets bénéfiques pour l'économie, la santé et l'environnement. C'est aussi le complément idéal des transports en commun et c'est bon pour le porte-monnaie dans une région peu favorisée.

Selon un sondage commandité en août 2013 par le Service Public de Wallonie (SPW)¹, la Wallonie compte actuellement 9% de cyclistes utilitaires réguliers (2% au quotidien et 7% au moins une fois par semaine). Toujours selon cette même étude, 28% des Wallons sont demandeurs d'aménagements cyclables sur nos routes. En effet, si ceux-ci étaient réalisés, ce sont plus de 500 000 Wallons qui enfourcheraient régulièrement leur bicyclette. Avec un gain pour la santé publique et une diminution des coûts de congestion, de pollution et d'infrastructures supportés actuellement par la Wallonie.

Nous pouvons constater que la Région Wallonne considère à présent le vélo comme un réel mode de déplacement à promouvoir. Il est une des solutions à nos routes et nos villes engorgées :

Bien sûr, les infrastructures telles que des pistes cyclables sécurisées sont indispensables pour convertir des automobilistes vers le vélo. Cependant, ce sont des investissements lourds, avec des délais longs et qui ne donnent pas toujours des résultats immédiats. Toute fois, l'investissement réalisé est généralement rentabilisé très rapidement, en termes de gains sur les dépenses d'infrastructure et en termes de santé publique.

Il faut donc bien choisir et cibler les investissements.

Le GRACQ souhaite vous aider et vous conseiller dans ce sens, en vous soumettant des suggestions, idées et propositions qui vous permettront d'orienter vos décisions vers ce qui sera le plus « productif »

Le GRACQ Courcelles vous présente ses souhaits et propositions pour notre commune:

1. des parkings vélo .

Les cyclistes le savent: le vol de vélos est un véritable fléau. Particulièrement avec la croissance exponentielle du vélo à assistance électrique, depuis quelques années. Le premier frein à l'usage du vélo est la question que se pose le cycliste avant de prendre la route: *Vais-je trouver un endroit sûr pour garer mon vélo une fois sur place ?* En l'absence de réponse positive, il choisira un autre mode de déplacement.

67% des cyclistes wallons ont du mal à stationner leur vélo dans un endroit sécurisé (GRACQ, 2017)

Le parking-vélo est un aménagement qui permet d'encourager à la pratique du vélo avec de nombreux avantages : très peu cher, facile à mettre en place et sécurisant pour les autres usagers.

L'installation de parkings accueillant les vélos est tout simplement le meilleur moyen d'encourager la pratique du vélo dans la commune.

Le but d'un parking vélo est de permettre à l'utilisateur d'accrocher son vélo en optimisant les chances de le retrouver en bon état lorsqu'il désire quitter son stationnement. Dans la plupart des cas, on ne peut pas le garantir : mais il s'agit d'augmenter la probabilité...

Quelle que soit la solution choisie, il faut rappeler que ces dispositifs ne sont efficaces qu'avec un bon antivol individuel (nous préconisons l'accrochage avec un antivol de type U qui prend la roue avant ET le cadre du vélo).

Avant d'établir quelle offre de stationnement proposer aux usagers du vélo, permettons nous de lister ce qu'il ne faut absolument pas faire au risque de réaliser un investissement qui ne sera pas optimal.

Les mauvais parking vélo:

Parking de type pince-roues

Ces aménagements sont contre-productifs à plus d'un titre. En effet, il est ici impossible d'accrocher le cadre du vélo, rendant le vol très facile (détacher une roue avant de vélo peut se faire en quelques secondes).

Ce type de parking est aussi appelé le "*voileur de roues*" tant le risque de repartir avec une roue endommagée est grand, vu que seule une petite partie de la roue est pincée.

Investissement initialement peu cher mais inutile si non utilisé !

Parking éloigné de toute commodité

Le vélo est compétitif par rapport à la voiture si on considère le trajet porte à porte et que l'on inclut le temps de recherche d'une place (souvent payante) en voiture.

Installer des parkings vélo loin des commodités est donc contre-productif : s'il faut 5 minutes de marche depuis son stationnement, les gains du vélo sont annulés.

Le stationnement vélo doit donc se trouver au plus près des commerces et lieux de vie. Autre avantage : si l'on peut voir son vélo directement depuis l'intérieur du magasin, cela décourage le voleur potentiel, rassure le cycliste et limite le risque de dégradation ou de vol.



Type pince-roues

Maintenant que nous avons évoqué ce qu'il ne faut surtout pas faire, voici nos recommandations en matière de parking vélo.

Le bon parking vélo, rentable et efficace

Pour déterminer quel type de parking planter, il faut identifier quels usages sont ciblés. **L'usage est défini par la durée pendant laquelle le vélo restera accroché.** Nous pouvons distinguer trois principaux usages.

- L'arrêt minute (de quelques minutes à une heure) - devant un commerce ou une administration
- Le stationnement moyenne durée (d'une à quelques heures) - près d'un centre commercial ou sportif
- Le stationnement longue durée (à la journée) - près des gares, des arrêts de bus, près des écoles ou des lieux de travail.

A. L'arrêt minute

C'est celui que l'on fait pour aller acheter le pain, faire une petite course.



Pour ce type de stationnement, de simples arceaux (en forme de U renversé) offrent le meilleur rapport sécurité/investissement. Pour environ 70€ (pose incluse), 2 vélos peuvent être accrochés. Il faut veiller à ce que l'arceau soit bien ancré au sol (avec socle béton, non vissé).

Ils peuvent être placés sur le trottoir si celui-ci est assez large et laisse encore 1,5 m de passage pour les piétons. Ou sur la voie publique. Sur la surface d'une place de stationnement pour voiture, ce sont 8 à 10 vélos qui peuvent prendre place.

On augmente ainsi significativement le potentiel pour les commerces à proximité tout en diminuant la demande de parkings auto (8 personnes arrivant à vélo c'est autant de voitures en moins).

Pour attirer l'utilisateur, il est important que le parking soit au plus près de l'entrée et bien visible. On peut aussi intégrer les parkings comme élément de décoration dans l'environnement urbain.

Un certain nombre de ces arceaux existent déjà (projet CCATM 2012):

- Hôtel de ville de Courcelles
- Ancien hôtel de ville de Trazegnies
- Ancien hôtel de ville de Gouy
- Maison de la Laïcité
- Bureau de Poste du Trieu
- 4 bras de Souvret
- la cour de la Posterie et bibliothèque (NB: n'ont pas été remplacés après la réfection du pavage)

Dans un premier temps, nous suggérons le placement d'arceaux devant chaque librairie, boulangerie et pharmacie, qui sont typiquement des commerces de quartiers et d'où l'on peut aisément emporter ses achats (peu volumineux et légers) en vélo.

B. L'arrêt de moyenne durée

L'utilisateur cible se rend dans ce cas à :

- un centre sportif (piscine, salle de sport, stade) pour pratiquer un sport ou aller voir un match/une compétition,
- un lieu culturel (bibliothèque, centre culturel,...),
- un centre commercial, une école.
- toute autre destination où il restera plusieurs heures.

Ici, le budget disponible déterminera l'aménagement installé.

Le moins cher restent les arceaux, mais qu'il conviendra **d'abriter pour protéger les vélos des intempéries et des regards.**

Un abri permet aussi de rendre le parking plus accueillant et montre une plus grande considération envers les usagers du vélo : "venez prendre place, on vous a même prévu un abri pour votre vélo".

Si le budget le permet, on peut envisager des solutions intégrées plus onéreuses offrant de meilleurs services mais la combinaison arceaux & abri reste le meilleur rapport qualité/prix.



C. L'arrêt de longue durée ou arrêts quotidiens:

Il s'agit d'un stationnement près des gares ou arrêts de bus, sur un parking de covoiturage ou sur le lieu de travail.

Nous ne prendrons pas ici en compte le besoin de stationnement de nuit, celui-ci étant le plus souvent possible à l'intérieur des propriétés privées.

Pour cette catégorie, il s'agit d'**offrir un maximum de protection à l'utilisateur et son vélo.** Que ce soit contre le risque de vol ou les intempéries, l'objectif est de protéger le vélo et rassurer l'utilisateur.

En effet, le public visé utilise son vélo comme mode de déplacement privilégié (en complément d'un autre mode la plupart du temps). Il faut donc garantir que l'utilisateur pourra rentrer chez lui sans problème.

Les arceaux, même abrités, ne sont plus suffisants. Il faut protéger les vélos **d'une enceinte fermée**, accessible via un abonnement, empêchant les curieux et opportunistes de venir les dégrader ou dérober des accessoires.

En complément de la solution sécurisée, **il est important de prévoir quelques arceaux pour l'utilisateur occasionnel** ou celui qui vient à vélo pour la première fois et qui n'est pas encore abonné.



Le parking sécurisé de la gare de la Motte est un exemple d'une bonne réalisation. Elle peut toutefois être encore améliorée. Avec un système de serrure à code (chaque utilisateur peut avoir son propre code) ou à carte magnétique et une caméra de surveillance.

Un affichage informatif invitant à contacter la collectivité responsable des abonnements encouragera des déplacements plus réguliers à vélo.

La vélo-box.

Moins coûteuse que la vélo-station, la vélo-box est une solution très intéressante puisqu'elle ne nécessite pas de gros travaux ni de branchement électrique.

Elle se pose simplement sur un emplacement choisi et offre la sécurité à 5 vélos.



Aux arrêts de bus.

Le TEC subventionne, dans certains cas, les équipements vélo aux arrêts d'autobus en Wallonie, à hauteur de 80%. Une commune volontariste peut donc installer du parking vélo à moindre coût, là où s'exprime une demande pour l'intermodalité bus/vélo.

Précisons le d'entrée de jeu, il y a plus de 10.000 points d'arrêts pour les bus en Wallonie. La méthodologie proposée ici par le TEC vise donc à aider les communes à équiper en priorité **les arrêts fréquentés par des personnes à vélo**. Avec des équipements qui vont de simples arceaux à des boxes sécurisés, en passant par des auvents.

Démarches à faire pour les communes

Le premier pas pour une administration communale est de recenser sur son territoire les arrêts à équiper en parking vélo. A ce sujet on ne peut que lui conseiller de récolter les demandes des cyclistes locaux, pour cerner au mieux la demande potentielle.

La commune contacte ensuite sa **direction territoriale du TEC** Charleroi qui lui transmettra un formulaire où mentionner les types d'équipements souhaités, les lieux et les demandes éventuelles de citoyens pour étayer son dossier. Le tout doit être retourné auprès de la DT du TEC, qui complètera la demande avant de l'envoyer, si il y a accord de principe, à la Direction générale du TEC, qui a en charge les dossiers d'infrastructure.

Cette dernière rédigera une **convention** fixant les droits et obligations des parties. Une fois cette dernière signée, la commune pourra s'occuper d'acquérir les dispositifs et d'effectuer les travaux de placement. Le TEC remboursera ensuite **80% du coût moyen** des travaux (selon sa grille de prix interne), après réception de toutes les factures.

- ▶ Pour les dispositifs couverts un permis d'urbanisme est nécessaire.
- ▶ La commune reste propriétaire de tous les équipements posés et doit en assurer la gestion et l'entretien.

Dans un premier temps, le « noeud » de lignes (4) de la place Roosevelt paraît un endroit tout indiqué.

2. des infrastructures cyclables:

92% des personnes qui ne se déplacent pas à vélo citent le manque d'infrastructures adaptées comme obstacle à la mise en selle (GRACQ, 2017)

A. Les bandes cyclables suggérées (BCS)

Les bandes cyclables suggérées sont un moyen simple, rapide et économique de donner une place aux cyclistes là où les circonstances (largeur de voirie, stationnement latéral, etc...) ne permet pas l'implantation d'une piste cyclable.

Les bandes cyclables suggérées offrent 2 messages principaux :

- d'une part, elles indiquent la meilleure position à adopter sur la chaussée pour le cycliste;
- d'autre part, elles attirent l'attention des autres usagers sur la présence éventuelle de cyclistes.

Les bandes cyclables suggérées peuvent être réalisées de différentes manières. Il s'agit le plus souvent : soit de bandes latérales dans une couleur et/ou un matériau différent par rapport au reste de la chaussée, soit d'une alternance de pictogrammes vélos et de chevrons marqués sur la chaussée.



Des BCS sont tracées depuis le haut de la rue De Gaule, le long de la rue Monnoyer et jusqu'au croisement de la rue du 28 juin et de la rue J.Jaurès. Il serait opportun de les continuer tout au long de la RN 584, de la rue de Chapelle à la rue Général de Gaulle

Des BCS seraient également nécessaires :

- sur la RN582: rue W. Churchill - Baudouin 1er - A. Carnière - de Souvret - J. Berny - P Janson
- sur la RN 583 de Trazegnies vers Souvret et Monceau.
- sur l'axe av. de Wallonie/rue de Seneffe/ rue Fontaine de Justice
- sur la rue du Bosquet et la rue de la Station, entre Trazegnies et Gouy
- rue de Binche et rue de Viesville - entre la rue du Nord et et la rue du Bon Pont

Source: Vias: <https://webshop.vias.be/frontend/files/products/pdf/6e61bfd858b3b28e4bd8617a6cdfa87b/bandes-cyclables-suggerees.pdf>

B. les pistes cyclables: en site propre ou marquées



Il existe actuellement une seule piste cyclable en site propre, hors voirie. Elle longe la N583 entre Chapelle et Trazegnies - rue de Chapelle. Elle s'interrompt à la hauteur des premières maisons après le terrier n°5. Une prolongation par des bandes cyclables suggérées vers le centre de Trazegnies est à envisager.

Un projet de piste cyclo-pietonne entre Trazegnies et Gouy (rue du Bosquet) à été retenu par la Région Wallonne. une promesse de subside à été faite.
Nous espérons sa réalisation prochaine.

D'autres endroits sont potentiellement en mesure de voir s'implanter une piste cyclable en site propre.

- Entre Souvret et Trazegnies: sur l'ancien site du tram - RN583 - rue de la Libération et rue de la Croisette - entre la rue de l'Escaille et la rue Verte.
- Entre Courcelles et Souvret: réhabilitation de l'ancienne piste cyclable le long de la RN582 - rue A. Carnière/ rue de Souvret/ rue Berny.

NB: certains de ces projets, situés le long de routes régionales, sont également du ressort de la Direction des routes de Charleroi. Néanmoins, la commune pourrait « soutenir activement » ces projets.

C. les Sens Unique Limités (SUL)

Le S.U.L. est une voirie à sens unique dans laquelle les cyclistes peuvent rouler à contresens, en empruntant le sens interdit. On peut donc aussi parler de contresens cyclable.

Les SUL existent déjà depuis près de 20 ans dans de nombreuses villes belges et étrangères. L'expérience montre que la circulation des différents usagers s'y déroule sans encombre et que les accidents impliquant des cyclistes y sont plutôt moins fréquents.

Pourquoi autoriser les cyclistes à contresens ?

Les contresens cyclables permettent aux cyclistes d'éviter des détours (plus gênants à vélo qu'en voiture, puisqu'ils imposent un effort physique supplémentaire) ;

Les SUL permettent aussi, dans certains cas, d'éviter des routes ou des carrefours plus dangereux (trafic plus dense, plus rapide).

En outre, le cycliste à contresens bénéficie des avantages de sécurité suivants :

- il peut établir un contact visuel avec l'automobiliste et contrôle donc mieux la situation que lorsqu'il roule dans le même sens que celui-ci et que la voiture arrive dans son dos;
- le conducteur de la voiture est assis à gauche, c'est-à-dire du côté où s'effectue le croisement. Plus proche du cycliste que lors d'un dépassement, il évaluera plus facilement l'espace nécessaire dans une rue étroite ;
- en cas de stationnement à gauche et d'accident dû à l'ouverture intempestive d'une portière, les conséquences pour le cycliste seront souvent moins graves que lorsqu'il roule dans le sens du trafic (le cycliste ne court aucun risque de se blesser au tranchant de la portière, et celle-ci aura tendance à se refermer sous le choc qui sera donc moins rude).
- Enfin, même dans les cas où l'automobiliste ne peut pas voir arriver le cycliste à contresens, par ex. dans une courbe, le cycliste pourra le plus souvent entendre arriver le véhicule à moteur avant de le voir, et pourra donc anticiper une manœuvre d'évitement.



Depuis le 1er juillet 2004, selon l'arrêté ministériel du 18 décembre 2002, les sens uniques doivent être obligatoirement 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 trois mètres - mais on peut les ouvrir aussi à partir de 2,6 m dans certaines conditions,
- il n'y a pas de raison de sécurité impérative qui s'y oppose.

Notons que si l'espace est suffisant pour qu'une voiture puisse dépasser un cycliste roulant dans le même sens dans de bonnes conditions, le croisement d'un cycliste en contresens est nécessairement faisable dans d'aussi bonnes conditions.

Pour aller plus loin: https://www.gracq.org/sites/default/files/etat_des_lieux_sul_-_mars_2010_0.pdf

Certaines des rues en sens unique de notre commune sont déjà en SUL.

Néanmoins, **un marquage au sol de type BCS** en contresens améliorerait beaucoup la sécurité des cyclistes, en attirant l'attention des automobilistes sur la possibilité de rencontrer un vélo en contresens :

- rue du château d'eau
- rue Desaire
- rue du chant des oiseaux
- rue du 11 novembre et rue de Gouy
- rue de Luttre
- rue de la Maladrée
- rue Neuve

D'autres rues réunissent les conditions pour être en SUL :

- rue Paul Pastur
- rue de la Madeleine
- rue de la Glacière
- rue A. Delval
- rue J. Carlier
- rue du Fichaux
- rue de l'Hôtel de ville
- rue des Cerisiers
- rue de la Résistance
- rue des Pâquerettes
- rue des Viviers



D. Ravel et pré-Ravel

Notre commune dispose d'un réseau très intéressante en matière de Ravel:

- le Ravel sur les voies de halage du canal Charleroi-Bruxelles, de la limite de Roux jusqu'à Gouy, en passant par Pont-à-Celles
- La ligne L112a entre Roux et Trazegnies (sortie à la rue des Claires-fontaines).
- La ligne 266 qui quitte la L112a à la rue des Gaulx et rejoint la rue Mattez à Souvret en passant par le terri 6 Perrier.

Ils constituent l'ossature d'un réseau à compléter.

La L112a doit être prolongée vers Chapelle-lez-Herlaimont et rejoindre Anderlues.

Dans un premier temps, la prolongation jusqu'à la rue du Fichaux à Trazegnies ou idéalement jusqu'à la rue de la Croisette, constituerait une nette amélioration de praticabilité et d'utilité pour les Trazegnien. (NB: Les travaux sont inscrits au calendrier 2019-2024 de la RW.)

Nous souhaitons que la commune intervienne auprès de la RW pour soutenir ce projet.

Des liaisons pré-Ravel complémentaires permettraient aux cyclistes de rejoindre le Ravel aisément et en toute sécurité.

La rue Notre-Dame de Grâce constituerait une liaison intéressante entre le Ravel et la ZAE de Courcelles. Une portion de l'ancienne voie de chemin de fer serait à rétablir entre le RN 584 et la rue du Fichaux, entre les maisons de la rue des Claires Fontaines et la rue de Gosselies

E. Entretien du réseau routier.

Il arrive trop souvent que la partie de la voirie dévolue à la circulation des vélos soit négligée et dans un mauvais état. Parfois même, des réparations sont réalisées sur la partie plus centrale de la chaussée, celle utilisée par les voitures, mais parfois sommairement ou pas du tout sur la bande extérieure, les gestionnaires considérant peut-être que cette partie est moins utilisée.

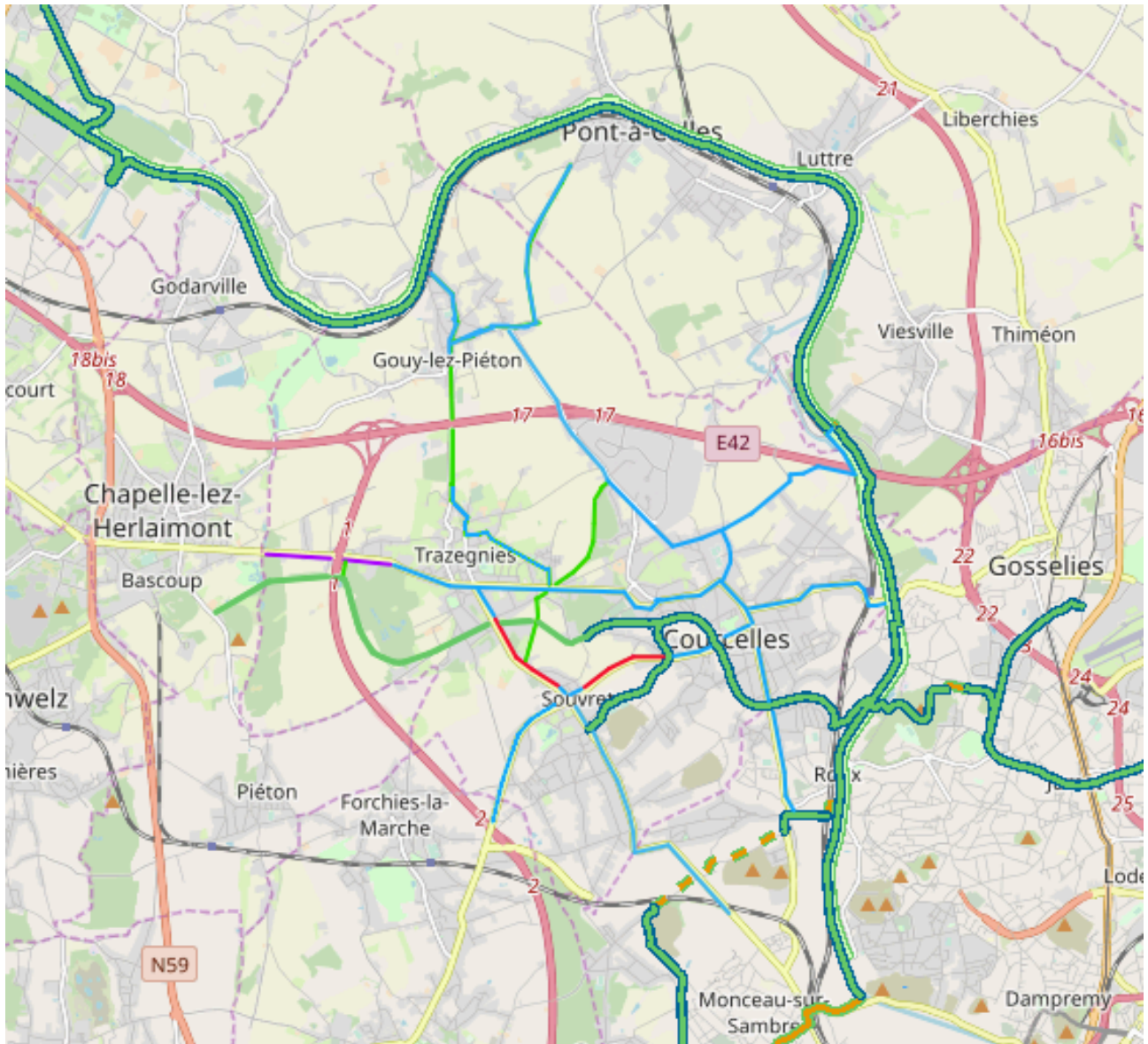
Rappelons que les vélos ne disposent pas de pneus épais et d'amortisseurs qui applanissent autant qu'une voiture les irrégularités de la chaussée. Les cyclistes sont alors enclins à effectuer des écarts pour éviter les nids de poules ou tôles ondulées sur leur passage, et risquent alors un accrochage avec un véhicule de passage.



Une attention plus grande à la qualité du revêtement de la bande extérieure de la chaussée serait un véritable plus pour le confort et la sécurité des cyclistes.

Vers un réseau dense et continu

L'ensemble des dispositions ci-dessus doivent être menées dans l'objectif de développer un réseau d'itinéraires cyclables dense et continu, qui permet de rejoindre tous les quartiers et les lieux d'activité de la commune, facilement et en toute sécurité.



3. la signalisation



Une signalisation spécifique des itinéraires cyclable, et des accès vers le Ravel, permettrait aux cyclistes, notamment ceux de passage, de rejoindre plus aisément leur destination.

Une bonne signalisation constituerait également un incitant touristique pour visiter les points d'intérêt locaux.

- Chateau de Trazegnies
- Eglises
- Posterie
- etc

On constate que les panneaux d'information touristiques placé le long du Ravel ne reprennent aucune information de direction à suivre ou de distance pour rejoindre le point d'intérêt mentionné.

Le marquage des traversées de routes

La Région Wallonne a refait le tarmac au droit des traversées du Ravel sur les routes de la commune voici trois ans. Le traçage de la traversée n'a pas été refait et est donc moins visible pour les automobilistes.

Un retraçage est nécessaire pour sécuriser les traversées :

- rue des Gaulx
- rue A. Carnières (Ravel vers 6 Perrier)
- rue des Combattants
- rue du Progrès



4. des quartiers apaisés - en zone 30

La vitesse de la circulation environnante est un des principaux facteurs d'insécurité des cyclistes. La réduction de la vitesse permet également de diminuer de moitié l'intensité sonore des déplacements des véhicules et le stress ressenti à cause du trafic motorisé.

Le 30 km/h favorise dès lors les déplacements à pied et à vélo partout où il est appliqué.

Une vitesse limitée diminue les distances de freinage des véhicules, améliore la visibilité pour les conducteurs et accroît le sentiment de sécurité de tous les usagers. Elle limite également les conséquences d'une collision.

On estime que la probabilité pour un piéton ou un cycliste de décéder suite à un choc avec un véhicule est cinq fois plus faible si le conducteur roule à 30 km/h plutôt qu'à 50 km/h.



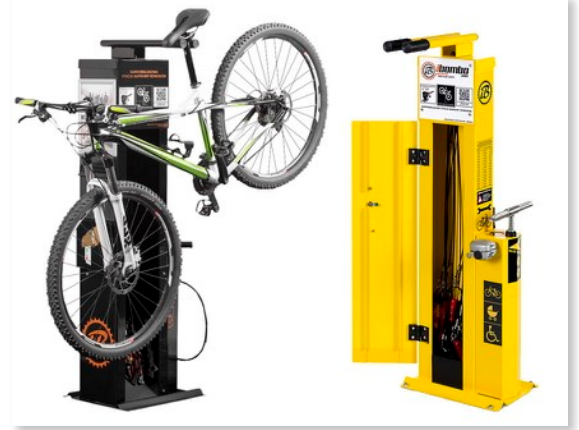
Le GRACQ demande l'instauration d'une vitesse de 30 km/h par défaut dans les quartiers, hors principaux axes de transit. Des aménagements spécifiques de réduction de la vitesse ainsi que des contrôles de vitesse – avec sanctions à la clef – pour que le 30 km/h soit crédible et respecté.

5. des petits plus:

L'implantation de nouveaux services liés au vélo tels que des bornes de réparation publiques constituerait un plus appréciable. Ces infrastructures mettent à disposition divers outils dédiés aux vélos et permettent les réparations courantes et le regonflage des pneus.

Par ex.

- Place du Trieu,
- à la place Ransy
- au 6 Perrier,
- à la gare de la Motte,
- à la gare de Gouy.
- à la plaine des sports de Trazegnies



6. la formation des cyclistes et des automobilistes

86% des cyclistes wallons estiment que la formation au vélo devrait être intégrée dans les cursus scolaires (GRACQ, 2017).

L'apprentissage du vélo reste une mesure phare dans la mise en œuvre d'un environnement plus cyclable. L'apprentissage du vélo se fait dès le plus jeune âge.

Une politique vélo complète doit donc intégrer la question de l'éducation au vélo dès le plus jeune âge et continuer de proposer des formations pour un public adulte.

Ces formations au vélo n'ont pas pour unique vocation de former des cyclistes : il s'agit de former plus globalement des usagers, davantage conscients des enjeux de la cohabitation et du partage de la route.

Pédaler en ville nécessite un apprentissage, mais un enfant qui s'entraîne sur son vélo dès le plus jeune âge prendra vite goût à la liberté et au plaisir de rouler à vélo. L'obtention du Brevet du Cycliste peut encore renforcer les bases d'une longue vie de déplacements à vélo. Plusieurs associations et organisations proposent des formules de Vélo École pour vous apprendre soit à monter sur un vélo, soit à devenir un(e) cycliste chevronné.

Le GRACQ demande la multiplication des formations existantes afin de toucher un large public. L'adaptation des formations aux différents publics : formation intégrée au programme scolaire, formation à l'utilisation d'un vélo électrique, ...

7. Créer une cellule vélo communale

Créer une cellule vélo communale, comme lieu de concertation et d'échange entre l'administration (service mobilité) et les usagers cyclistes, afin de prioriser et évaluer les besoins et de s'assurer des engagements budgétaires les plus pertinents en matière de politique cyclable.

Les usagers cyclistes sont demandeurs d'une concertation permanente avec les autorités.