

Court-Saint-Etienne, le 16 juin 2018

Madame, Monsieur,

Il est de tradition au sein du groupement de réflexion et d'action des cyclistes au quotidien (GRACQ) de profiter de chaque scrutin communal pour dresser un **constat de la cyclabilité des communes**, et de faire part de ce que nous percevons comme des préoccupations et des **défis**, très inscrits dans notre époque où la mobilité pose question, pour les années à venir. Nous nous inscrivons ainsi dans la [vision FAST](#) initiée par le gouvernement wallon ayant pour objectif d'augmenter de 1% aujourd'hui à 5% en 2030 la part des kilomètres parcourus à vélo !

Redynamisée depuis juin 2016, notre locale a donc fourni ce travail de **mémoire** pour Court-Saint-Etienne, que vous lirez dans les pages qui suivent. Nous l'adressons aux responsables locaux, présents et à venir, ainsi qu'à diverses associations locales.

Nous espérons que celui-ci retiendra votre attention, et nous sommes disponibles pour toute question ou discussion à cet égard.

**Nous relayerons publiquement sur nos réseaux toute réponse ou proposition d'orientation** que vous ou d'autres nous feraient parvenir.

Par ailleurs, nous vous invitons à bloquer le **mercredi 19 septembre au matin**.

Nous organiserons ce jour-là un « **trajet vélo du quotidien** » à destination de tous les citoyen·ne·s et candidat·e·s aux élections.

L'idée est que chacun·e puisse se rendre compte de ce que c'est de se déplacer à vélo, et de l'ampleur des défis de mobilité.

Nous publierons plus de détails prochainement sur le blog de la locale.

Nous espérons vous rencontrer en nombre le 19 septembre.

En vous souhaitant une agréable lecture, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations cyclistes les plus enthousiastes.

Les membres de la locale du Gracq de Court-Saint-Etienne

Courriel : [court-saint-etienne@gracq.org](mailto:court-saint-etienne@gracq.org)

Blog : <http://courtsaintetienne.gracq.org/>

FB : <https://www.facebook.com/gracqCSE/>

Nous serions heureux d'entendre votre point de vue sur les différents points synthétisés sur cette page :

# Plus de vélos à Court-Saint-Etienne !

## Pourquoi ?

- Moins de pollution
- Moins d'embouteillages
- Meilleure qualité de l'air
- Meilleure santé
- Plus de convivialité et de rencontres entre citoyen·ne·s

## Comment ?

- Rues cyclables – zones 30
- Pistes cyclables
- Marquages au sol, panneaux automobiles et cyclistes
- Stationnements vélos
- Écoles, centres de loisirs et commerces
- Plan communal cyclable (PCC)

## Avec qui ?

- **La locale du GRACQ de Court-Saint-Etienne**
  - Avis de cyclistes quotidien·ne·s et engagé·e·s
  - Cartes objectives
  - <http://courtsaintetienne.gracq.org>
- D'autres acteurs locaux œuvrant pour le vélo



MEMO  
RAN  
DUM  
2018

AVEC POINTS PARTICULIERS RELATIFS A LA  
SITUATION CYCLABLE DANS LA COMMUNE  
WALLONNE DE COURT-SAINT-ETIENNE

# PROPOSITIONS DU GRACQ POUR LES COMMUNES DE WALLONIE ET BRUXELLES

ET PARTICULARISATION POUR LA COMMUNE DE COURT-SAINT-ETIENNE

## Table des matières

<b>LE VELO, UNE AUTRE FAÇON D'AVANCER OU TOUT LE MONDE GAGNE !</b>	<b>5</b>
<b>MA COMMUNE S'ENGAGE</b>	<b>6</b>
<b>POUR UNE POLITIQUE CYCLABLE !</b>	<b>6</b>
<b>LE CEDEZ-LE-PASSAGE CYCLISTE AU FEU (B22/B23)</b>	<b>7</b>
<b>LE SENS UNIQUE LIMITE (SUL)</b>	<b>9</b>
<b>LA SECURISATION DES CARREFOURS</b>	<b>11</b>
<b>L'ENTRETIEN DU RESEAU CYCLABLE</b>	<b>13</b>
<b>LE STATIONNEMENT VELO</b>	<b>15</b>
<b>L'INTERMODALITE (ACCESSIBILITE ET PARKING)</b>	<b>17</b>
<b>DES ITINERAIRES CYCLABLES DE QUALITE (CONTINUS ET BALISES)</b>	<b>18</b>
<b>LA GENERALISATION DU 30 KM/H</b>	<b>22</b>
<b>LE BREVET DU CYCLISTE</b>	<b>23</b>
<b>ENCOURAGER LE DEVELOPPEMENT DU VELO DANS LA COMMUNE</b>	<b>25</b>
<b>RENFORCER LE ROLE DE LA POLICE LOCALE DANS LA POLITIQUE CYCLISTE COMMUNALE</b>	<b>26</b>
<b>ANCERER LE VELO DANS LES PROCESSUS DE PLANIFICATION ET DE CONCERTATION</b>	<b>27</b>

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

### EFFICACITE

En Wallonie, **50 % des déplacements font moins de 5 km** (65 % à Bruxelles) et une grande partie de ceux-ci 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** tels que les transports publics (intermodalité). Son utilisation **diminue les problèmes de congestion et de stationnement.**

### ACCESSIBILITE

Le vélo est **accessible à toutes les personnes** et permet à chacun-e 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.

### CONVIVIALITE ET SANTE

Rouler à vélo permet de retrouver un espace où la **qualité de vie** est améliorée (**contacts sociaux, convivialité, développement des commerces locaux, très faibles nuisances**). Cela est souvent synonyme d'une **diminution du stress** au quotidien. De plus, 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.

### RENTABILITE

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'emploi, valorisation du patrimoine, embellissement d'itinéraires...**).

### DURABILITE

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 les plans personnel et collectif !

## 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**...

### VOLONTE POLITIQUE

Il est important que les personnes élues 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 toute citoyenne et 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, éclairages, 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 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 par la présence d'un **conseiller ou une conseillère 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 »

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

### DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le placement d'un panneau B22/B23 autorise la 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 la 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 arrêté·e·s 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** : la 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 SOUHAITE ?

Nous demandons le **placement de panneaux B22 et B23 à l'ensemble des carrefours** où cette mesure peut être appliquée : **partout sauf exception** motivée en Région bruxelloise, et en fonction des critères définis par les autorités régionales en Wallonie. Généraliser le placement de ces panneaux constitue la meilleure façon d'assurer une bonne compréhension de la règle.

#### A COURT-SAINT-ETIENNE

L'unique feu de l'entité se situe au carrefour de l'avenue des combattants et des avenues Henricot et de Wisterzée.



Il s'agit là d'une voirie régionale, avec présence régulière de poids lourds, et donc le placement d'un signal B22 – qui resterait néanmoins utile au demeurant pour les cyclistes venant du centre et souhaitant tourner à droite sur l'avenue des Combattants – requerrait la présence d'un cheminement cyclable réglementaire dans la foulée. Il s'agit assurément là de quelque chose à envisager, mais sur le plus long terme.

### 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**. La 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 SOUHAITE ?

La plupart des sens uniques de la commune sont déjà en SUL, ainsi que les nouveaux créés récemment. Une approche définitivement à poursuivre.

#### A COURT-SAINT-ETIENNE

Le répertoire des rues à sens unique et de leur situation eu égard au SUL est le suivant :

Rue	SUL ?	Largeur	Discussion
Rue Astrid, avenue des Pâquerettes, avenue des Bleuets.	Oui		
Rue Baudoux	Oui		
Rue Bois des Dames	Non		SUL à envisager. A analyser en fonction de la visibilité en sortie de rue.
Rue des Bruyères	Non	3m	Uniquement en sens unique sur sa section à Court-St-Etienne, après l'embranchement à Mont-Saint-Guibert. Les sections de Mont-St-Guibert et LLN sont en double sens. Trop étroit et sinueux pour en faire un SUL.

Rue du Capon	Oui		
Rue Champ des Garennes	Non	Large	SUL à envisager
Place des Déportés	Non	Large	Inutile car il s'agit d'une place « rotonde »
Rue de l'Église de Sart (entre Place de Sart et rue de la Chapelle)	Oui		
Rue François	Non	3 m	Demandée par la locale du Gracq en 2008, a été refusée à l'époque. La rue est effectivement étroite, et le RAVEL est tout proche. Pas de demande de modification.
Rue de Limauges (partie haute)	Oui		
Rue Masbourg	Oui		
Rue de Nivelles (entre place de Faux et Rue Bois des Dames)	Non		Passage étroit à analyser pour envisager un SUL
Avenue Paul Henricot (depuis la RN237 jusqu'au Château de l'ITP) et Voiries du parc de Wisterzée (devant l'ITP)	Non		Pas nécessaire à ce stade, le cycliste est plus en sécurité en allant jusqu'au feu.
Rue du Pont de Pierres entre la rue du Premier Régiment et la rue Demolder.	Non		Mesure transitoire jusqu'au 30/6/2018. Si le sens unique devient définitif, intérêt certain d'en faire un SUL.
Rue Puissant	Oui		
Rue Sainte Gertrude (entre rue du Pont de Bois et rue d'Heuval)	Oui		
Rue du Village	Non		Rue en pavés, et en montée dans le sens contraire au sens unique, peu propice à une remontée cyclable, plus facile via la rue Coussin Ruelle (à aménager dès lors).
Rue du Werchai (depuis la place Baudouin jusqu'à la RN275)	Oui		<b>Attention</b> , le panneau SUL a disparu. Il faudrait le remettre.

## 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 « 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 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. **La 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.

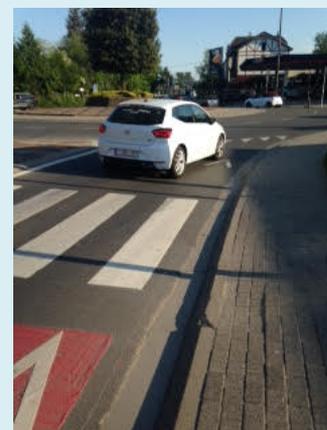
Dans certains cas (comme le croisement d'un axe rapide), mieux vaut proposer un croisement dénivelé (pont, tunnel).

#### A COURT-SAINT-ETIENNE

- Nécessité d'un sas d'attente dans chacune des 4 directions au feu de l'avenue des combattants et des avenues Henricot et de Wisterzée ;
- Intérêt de placer également des sas devant les passages à niveau ;
- Nécessité de sécuriser la traversée des cyclistes à de nombreux carrefours, dont (liste non exhaustive) :
  - rue de Villers et N275 (à Tangissart et La Roche) ;
  - rue de Noirhat et N275 ;
  - rue coussin ruelle et N275 ;
  - avenue des prisonniers de guerre et avenue des combattants ;
  - rue Émile Henricot et avenue des prisonniers de guerre (de par la montée, de nombreux véhicules ont tendance à doubler la cycliste dans l'avenue Henricot, quitte à lui faire une queue de poisson lorsque le

dit véhicule tourne dans l'avenue des prisonniers de guerre)

- rue de Noirhat et avenue des combattants ;
- N275 et la rue d'Heuval
- Il y a également une nécessité de meilleure entrée pour les cyclistes sur les ronds-points principaux car, même lorsque des marquages indiquaient la présence de cyclistes, cela s'arrête soudainement au niveau du rond-point :
  - Au carrefour de l'avenue des combattants et de la chaussée de Bruxelles ;
  - Sur la rue Defalque à hauteur du cimetière.



Finalement, la traversée de l'avenue de Wisterzée entre le RAVEL (direction Genappe) et le chemin de la Filature (direction Ottignies) est également problématique, celle-ci étant invisible et non indiquée, ni au sol ni par le biais de panneaux.

## 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 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 en ligne est un plus, à condition que la commune assure la gestion et le suivi des plaintes introduites.

#### A COURT-SAINT-ETIENNE

Nous apprécions l'écoute attentive de l'éco-conseiller, du service travaux ainsi que de l'échevin lors de problèmes ponctuels. Au vu du nombre de travaux prévus dans le centre, et notamment aux abords du sentier de la filature, fortement fréquenté par les cyclistes, il nous semble important de constituer ce **guichet unique**, ainsi qu'un **plan d'entretien**. L'utilisation de UELLO au niveau de la commune pour signalement des problèmes ponctuels serait un plus appréciable.

Au vu de l'état des pistes de certaines voiries régionales (chaussée de Bruxelles, avenue des combattants, N275 de la rue Defalque à la rue de Chevelipont), il semble crucial d'inclure le SPW dans le processus.

De même, le RAVEL n'est pas toujours dans un état propice à la circulation, et il faut bien reconnaître que son revêtement laisse à désirer pour un parcours vélo « correct ». La locale a déjà interpellé les responsables à cet égard.

Les problèmes généraux expliqués ci-dessus sont en effet rencontrés à Court-Saint-Etienne. **Beaucoup de pistes cyclables ne sont pas entretenues, et ne sont par conséquent pas cyclables**. Nous pensons notamment aux pistes cyclables de :

- la N275 (boue suite au passage de tracteurs et camions, feuilles et branches, débris de verre, déchets de voitures, cailloux, neige en hiver, etc.) ;
- l'avenue des combattants : la piste est carrément dégradée par endroits (trous et revêtement non cyclable) et donc impraticable ; elle n'est pas dégagée en hiver (le chasse neige y pousse toute la neige de la route), or les cyclistes doivent l'emprunter quand le RAVEL est verglacé, enneigé ou obscur et solitaire.

Un balayage systématique des pistes cyclables (et déneigement) serait judicieux car autrement ce sont les pistes cyclables qui se prennent tous les « rejets » de la route (neige, boue, cailloux, feuilles mortes, débris de verre...).

L'élagage des arbres et arbustes en bord de voirie est également nécessaire car le premier domaine où ils empiètent est la piste cyclable.

Nous insistons également sur l'importance d'**empêcher le stationnement de voitures sur les pistes cyclables** via des panneaux de rappel, campagnes de sensibilisation, ou amendes.

## 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 »

## Le stationnement vélo

### DE QUOI PARLE-T-ON ?

Les cyclistes doivent pouvoir stationner facilement leurs vélos. 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 ?

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 vu 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** actuell·e·s et des futur·e·s cyclistes.

### 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 renversés, 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 charrette, bakfiets, etc.).

Le stationnement vélo doit être intégré dans les processus de planification et les règlements communaux d'urbanisme doivent contenir des normes de stationnement vélo (tant au niveau de la construction que de la rénovation).

#### A COURT-SAINT-ETIENNE

Une dynamique positive a été instaurée en 2017-2018, avec pour premiers objectifs d'ici la fin 2018 :

- la création de plusieurs points de stationnements courts dans le centre, en bonne collaboration avec la commune ;
- l'acquisition de deux premiers boxes sécurisés pour parking longue durée à chacune des trois gares de l'entité.

La prochaine étape devrait consister en l'établissement de **locaux sécurisés partagés** (mais avec accès individualisés)

aux trois **gares** pour permettre à un plus grand nombre de cyclistes d'en bénéficier, et ce sans nécessité de location exclusive. Ce point pourrait être abordé en partenariat avec la SNCB.

La locale souhaiterait également, en partenariat avec la commune, interpeler les **TECs** qui disposent d'un budget pour l'aménagement de parkings, qui nécessitent aussi d'être sécurisés, auprès des principaux arrêts de bus.

Pour ce qui est des points d'accroche pour **stationnements courte durée, aux abords des commerces, professions libérales, centres de sports et de loisirs, écoles, parkings de co-voiturages, etc.**, la locale propose de s'occuper des démarches d'intérêt auprès de ces différents lieux, tandis que la commune prévoirait un budget pour l'acquisition et le placement de 10 « pilastres » par an.

## 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 SOUHAITE ?

Nous demandons aux communes **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**)

#### A COURT-SAINT-ETIENNE

Cf. aspects développés au point précédent.

### 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 ou 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 trop 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 par 90 % et 69 % des citoyens et des citoyennes 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 convaincu·e·s ou potentiel·le·s**.

### 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 nouvelles 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 COURT-SAINT-ETIENNE

Véritable enjeu à Court-Saint-Etienne, ce point constitue la demande principale de la locale, telle que déjà formulée dans nos « Propositions d'aménagements cyclables » de novembre 2017. A cet égard, la locale estime que la priorité absolue est de **rendre suffisamment sécurisé** (au moins en niveau bleu, cf. l'évaluation objective établie dans notre relevé de toutes les artères, accessible publiquement sur <http://courtsaintetienne.gracq.org/faire-du-velo-cse>) du **centre de Court** dans un premier temps, pour progressivement l'étendre vers les différents hameaux.

En effet, l'artère principale du centre, du feu des avenues des Combattants et de Wisterzée jusqu'à l'église de Court est actuellement à plus de 50% en niveau « dangereux » (rouge) et pour le reste en niveau « insécurisé » (orange). Basculer ce tronçon en **zone 30 km/h** sous forme d'une « rue cyclable » (cf. [http://RAVEL.wallonie.be/files/pdf/Documentation/Amenagements cyclables/WaCy\\_rue\\_cyclable.pdf](http://RAVEL.wallonie.be/files/pdf/Documentation/Amenagements_cyclables/WaCy_rue_cyclable.pdf)) permettrait de résoudre ce problème tout en donnant la visibilité nécessaire au vélo dans le centre bordé de commerces, avec des écoles et des centres sportifs à proximité, et traversé par un (pré-)RAVEL. Cet aménagement viendrait utilement compléter le réseau de points-nœuds mis en œuvre par la Province.

La locale est également prête à s'investir dans les relevés adéquats pour inclure le vélo dans tout projet de

(re)publication de carte locale, que celle-ci soit d'initiative communale ou associative (comme par exemple la carte touristique du Patrimoine Stéphanois).

De manière plus spécifique, tant que le réseau cyclable ne sera pas développé en continu dans l'ensemble de l'entité, il s'agit aussi de prévoir des « sorties » de pistes adaptées, permettant à la cycliste de se réinsérer dans le trafic normal sans risque, et sans devoir forcément marquer l'arrêt pour se retourner et attendre une ouverture pour s'insérer en sécurité dans le flux automobile. Ainsi, hors des pistes cyclables, de nombreux bords de route sont impraticables et dangereux, soit de par leur état, soit de par leur non mise en adéquation avec le reste de la voirie :



A plusieurs endroits également, des tronçons parties de pistes cyclables s'arrêtent sans crier gare et sans indiquer à tous que le cycliste va se réinsérer dans la circulation. Exemple ici sur la photo de gauche ci-dessous lorsqu'on arrive via la RN 275 depuis Rixensart au rond-point avec la RN237 : la bande cyclable s'arrête abruptement et aucun aménagement n'est présent pour aider la cycliste à se réinsérer dans le trafic. La cycliste devrait dès lors s'arrêter net en bout de piste, se retourner et attendre de pouvoir s'insérer dans le trafic, ce qui s'avère délicat et dangereux aux heures de pointe.

Un marquage au sol tel qu'habituellement pratiqué en Flandre serait judicieux : la fin de la piste cyclable se déporte sur la chaussée, avec une ligne blanche du côté gauche indiquant clairement à l'automobiliste l'interdiction de rouler sur ce tronçon permettant au cycliste de se déporter légèrement sur la gauche. Ce marquage est souvent complété par une mise en rouge de ce morceau final et déporté de la piste cyclable, comme illustré sur la photo de droite.



Finalement, afin d'assurer une continuité la plus étendue possible du réseau cyclable, il serait judicieux de maximiser l'usage cycliste des impasses débouchantes et « raccourcis » à destination des usagers doux (piétons et cyclistes). En voici une liste, avec des premiers commentaires, pouvant servir de base de travail :

Lieu	Cyclable ?	Commentaires
Avenue des pavots	Non	Dense réseau de chemins étroits
Rue des pervenches	Non	
Rue Pierre Warnant	Non	
Avenue des métallurgistes	Oui	Ancienne impasse, élargie en gabarit routier
Rue Belotte	Oui	Liaison vers l'avenue des Technologies et la rue de la Limite (via passerelle)
Promenade de la Thyle	Oui	Vers la rue des Écoles et la place des Déportés
Ruelle Crombé	Oui	Rejoint la rue de Beurieux depuis la rue du Tienne
Place de la gare	Non	Aménagement Infrabel pour les piétons jusqu'à l'avenue des prisonniers de guerre
Chapelle Cléricy	Non	Vers la rue du Ruchau
Clos de Profondval	Non	Vers le chemin de Profondsart
Bois Catherine	Non	Débouchant vers la rue Fossé des Vaux
Rue du Grand Philippe	Non	Impasse à partir de la voie ferrée, avec débouchant vers la rue des Sablières
Rue du Moulin	Oui	Passerelle sur l'Orne
Rue Saussale	Non	Chemin agricole
Clos de l'Orne	Oui	Vers la rue de Mont-Saint-Guibert et l'école des Hayeffes
Rue de Sart	Non	Jonction avec la rue de Suzeril
Clos de la Gala	Non	Vers le clos de Mèrival
Rue des Queutriles	Oui	Vers la rue de Sart
Clos Max Wery	Non	Vers la rue de la Chapelle
Rue Massart	Non	Vers la rue de Faux
Rue du Bosquet	Non	Vers la rue des Communes
Sentier des Etangs	Non	Vers la rue de Faux
Rue de Néry	Non	Vers la rue d'Heuval
Rue du Pont de Bois	Non	Coupée en deux par la voie ferrée
Ruelle Foriaux	Oui	Vers la rue de Nivelles
Rue de Nivelles	Oui	Vers la rue du Cerisier
Chemin des Tombelles	Oui	Vers la rue du Cerisier
Rue du Créquion	Non	Chemin pentu vers plusieurs chemins forestiers vers la rue du Ghête
Rue du Ghête	Oui	Vers la rue de Chevelipont
Rue du Cerisier	Non	Deux impasses vers la forêt
rue de Villers	?	tronçon qui part de cette rue et qui permet d'arriver au passage piéton

		de la RN275 pour traverser vers la gare de La Roche
rue de Bettremont	?	un sentier au milieu de la rue permet de rejoindre la rue de la Fontaine Magnole, elle aussi "voie sans issue"

Il est également toujours d'intérêt cycliste que les voies sans issue soient signalées lorsque le vélo est tout de même capable d'en ressortir vers d'autres artères. Car sinon, la cycliste aussi pense que c'est sans issue pour elle alors que par exemple ces rues-ci sont passantes pour le vélo :

- la rue du Marais entre la RN275 et la gare de La Roche (impasse débouchante)
- la ruelle Foriaux (impasse débouchante)

De même, la plupart des rues « excepté circulation locale » bénéficieraient d'y ajouter un "excepté cyclistes" afin de permettre à cette mobilité douce de se tenir à l'écart des axes principaux de trafic. C'est notamment le cas de :

- La rue de Villers
- le sentier entre la rue de Sart et la rue de Suzeril (déjà reprise plus haut également)
- rue Fossé des Vaux

## 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 »

## 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 et la citoyenne. 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 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.

#### A COURT-SAINT-ETIENNE

Comme déjà évoqué au point précédent, **le centre de Court-Saint-Etienne**, du feu des avenues des Combattants et de Wisterzée jusqu'à l'église, à vocation commerciale et sociale, est un lieu qui **gagnerait fortement à être une zone 30**.

Il faudrait aussi **indiquer/rappeler de manière plus visible les zones 30 existantes, notamment aux abords des écoles**.

### 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 « 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 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 PDS ou soutenir des initiatives locales** pour encourager les déplacements à vélo sur le chemin de l'école.

#### A COURT-SAINT-ETIENNE

La commune compte de nombreuses écoles primaires, dans lesquelles diverses organisations telles que Pro-vélo sont actives en fonction des moyens disponibles. La locale du Gracq est disponible pour organiser une grande journée de remise des diplômes au cours de laquelle nous organiserions également :

- Un atelier pour apprendre à entretenir/vérifier son vélo ;
- Une balade « du quotidien » pour repérer les meilleurs tronçons permettant de se rendre des différents hameaux de l'entité jusqu'aux écoles.

De plus, selon une étude menée récemment sur la qualité de l'air dans les écoles (et aux abords), cette qualité serait fortement améliorée si les communes encourageaient les déplacements à vélo.

A Court-Saint-Etienne, **de nombreuses écoles n'ont pas de parking vélo** (notamment les écoles de Tangissart), ni pour les parents qui déposent leurs enfants, ni pour les enfants qui voudraient venir à vélo.

Les **abords des écoles sont insécurisés**, il est très dangereux d'y faire circuler des enfants à vélo.

Et pour l'école Steiner et pour aller à L'UCL, ou des élèves et des parents utilisent déjà le vélo, la rue de la quenique est un vrai danger avec une visibilité très entravé par des courbes et sans espace de rabattement sur le côté. Il est assez urgent un aménagement sécurisant pour les cyclistes.



Notre locale pense que la commune a un rôle important à jouer pour augmenter le rôle de parents et enfants qui se rendraient à l'école à vélo. Cela est expliqué dans l'étude mentionnée ci-dessus.

Si les parents et enfants viennent à vélo à l'école, cela améliorerait la qualité de l'air que nos enfants respirent, mais aussi la circulation aux heures de pointe, l'humeur et l'énergie des enfants, la sensibilisation des enfants aux modes de mobilité douce, etc.

Par ailleurs, au-delà du seul brevet cycliste, le plan communal de mobilité (PCM) avait prévu des actions spécifiques concernant la mobilité à l'école (ramassage à vélo, développement de l'utilisation du vélo, itinéraires adaptés...) et mise en place d'un plan de déplacement scolaire ([fiche 17](#)). La brochure du SPW à propos de « [Les enfants à vélo](#) » mériterait d'être largement distribuée auprès des parents d'élèves à chaque rentrée scolaire.

## 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 »

## 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 nombreuses citoyennes et citoyens prennent conscience des limites du « tout-voiture ». Les communes sont encore trop peu nombreuses à susciter elles-mêmes le changement et les aménagements en faveur des cyclistes sont trop peu mis en valeur, ce qui n'encourage pas leur utilisation.

### 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 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**.

Des **actions concrètes** promeuvent le vélo : la mise en selle (lors de balades organisées, ou organisées spécialement pour les nouveaux résidents), la diffusion **d'informations sur les itinéraires et services vélo** (carte cyclable), une campagne de sensibilisation via le journal local, des dépliants toutes-boîtes, le site internet... Puisque le vélo est souvent perçu comme un outil de loisirs, il faut simultanément promouvoir des itinéraires de loisirs et quotidiens, car ces deux logiques se complètent.

**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*...

L'octroi de **primes pour encourager l'achat de vélo à assistance électrique**, une mesure déjà mise en œuvre dans plusieurs communes en Wallonie et à Bruxelles, est également un bon moyen de promouvoir le vélo.

### 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.

### 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 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...).

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...).

La **création de brigades 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 « 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 (associations de cyclistes, coordination Vélo, la police, service mobilité et service travaux, décideurs et décideuses...).

Il faut réserver des **moyens budgétaires** pour assurer le développement du vélo par des **mesures d'aménagements et de sensibilisation**. Ce sera à la coordination Vélo d'activer les sources de financement disponibles.

De la conception des projets à leur exécution sur le terrain, chaque **intervenant.e doit être formé.e** afin de respecter les bonnes pratiques en aménagements cyclables.

#### A COURT-SAINT-ETIENNE

Court-Saint-Etienne est actuellement le lieu de **grands changements et de grands projets urbanistiques**. Certains exemples récents, dont malheureusement le tout nouveau *Court Village*, témoignent toutefois d'une méconnaissance certaine du vélo et de son usage, rendant les aménagements difficilement utilisables par les cyclistes pour de nombreuses années !

La locale se tient donc à disposition des autorités communales et de la CCATM pour toute **discussion ou avis à propos de futurs aménagements**. Faute d'instance de concertation plus régulière, et se retrouvant souvent devant le fait accompli suite à l'octroi de permis d'urbanisme, la locale est demandeuse de pouvoir être avertie de tout projet

d'envergure et/ou modifiant la voirie. A défaut, la locale utilisera son droit d'interpellation en tant qu'association citoyenne.

### 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)