



MEMORANDUM 2018

ANNEXES



ANNEXES

1. Tableaux récapitulatifs des difficultés cyclables nivelloises.....	3
2. Propositions d'itinéraires cyclables nivellois.....	7
3. Description des problèmes rencontrés par les cyclistes sur le site de la gare SNCB de Nivelles.....	52

ANNEXE 1 :

Tableaux récapitulatifs du Rapport Permanent des Difficultés Cyclables nivelloises (Liste par gestionnaire de voiries)

a. Communal non Résolues

i. Structurelles

<u>Noms</u>	<u>Types</u>	<u>Difficultés cyclistes</u>
Abbé renard	rue	PC mordue en sens inverse
Albert et Elisabeth	avenue	SUL trop étroit
Albert 1er	place	pavés oblongs => bande confort ?
Bosquet-Edisson	sentier	création d'un passage cyclo-piéton
Fontaine-l'evêque	chemin	création de PC
Industrie	rue	création de PC
Malgras (3)	chemin	mise en place BCS + trottoir traversant
Namur	rue	rigole glissante
Pharmace militaire	sentier	remettre en état le sentier
Sotriamont	rue	création de PC
Spilmont-industrie	sentier	création d'un accès cyclo-piéton
Thines	vieux chemin	remise en état de la voirie
Vert baty	rue	remise en état de la voirie

ii. Communal : non-résolu non-structurelles

Noms	Types	Difficultés cyclistes
Bayard	rue	automobiliste pas conscient de la priorité des cyclistes
Burlet	avenue	marquage BCS trop proche du stationnement
Cailloux	rue	permettre le passage à droite des blocs "de chicane"
Cardinal mercier (2)	rue	permettre de tourner à droite dans la rue du Cura
Canonnières	chemin	ajouter panneau et marquage au sol SUL
Coparty	rue	marquage BCS trop proche du stationnement
Cura	rue	manque panneaux « sens interdit » + « SUL »
Delalieux	place	mise en SUL de la « rue » du parking !
Dodaine	parc	autoriser le passage des cyclistes
Eglise	rue	mise en SUL !
Evêché & st-Georges (2)	rues	prolongement des SUL
Lagasse	rue	marquage BCS dans virage !
Lagasse (2)	rue	marquage BCS trop proche du stationnement
Longue bouteille	rue	permettre le passage à droite des blocs "de chicane"
Malgras (2)	chemin	remise en place de la signalisation SUL
Marlet (2)	rue	panneau exception cycliste à "sans issue"
Mont-Saint-Roch	chemin	autoriser le passage des cyclistes dans le sentier
Namur (3)	rue	barrière avec panneau interdisant le passage des cyclistes
Notre-Dame	parvis	obliger les cyclistes sortant de Demulder à tourner à droite
Octave Grillaert (2)	rue	autoriser le passage des cyclistes
Paix	chemin	sécurisation dans le virage ! => création PC ou BCS
Peduzzi	place	autoriser le passage des cyclistes
Prêtres	rue	permettre le passage des cyclistes (circulation riveraine)
Religion (2)	rue	signalisation bizarre => C1 + "excepté riverains"+ M2 + "sens unique" + M4
Saint-André	rue	panneaux SUL pas mis correctement
Sainte- Anne	rue	marquage BCS trop proche du stationnement
Saint-Georges	rue	création d'une avancée cycliste (ZAC)
Schifelleers	place	Manque panneau M4 sous panneau C3
Tourette	allée	autoriser le passage des cyclistes
Violette	rue	Autoriser le passage pour les cyclistes
Vaillempont (2)	avenue	signalisation ne permet pas le passage des cyclistes
Willame	rue	marquage BCS trop proche du stationnement

b. Mixtes (régionales et communales) non Résolues

i. Non- structurelles

<u>Noms</u>	<u>Types</u>	<u>Difficultés cyclistes</u>
Sotriamont (2)	rue	déplacement d'un coussin berlinois
Vert Baty (2)	rue	instaurer un zone d'avancée cycliste

c. Régionales non-résolues

i. Structurelles

<u>Noms</u>	<u>Types</u>	<u>Difficultés cyclistes</u>
Bruxelles	fbg	ZAC + connexion RAVeL
Centenaire (3)	avenue	remise en état de la Piste Cyclable (PC)
Charleroi	chée	remettre en état la PC bidirectionnelle
Henri pauwels	rue	création d'une PC dans la montée jusqu'à la zone 30
Mons	chée	création d'une PC R24-centre !
Mons (3)	chée	refection du trottoir et prolongation jusqu'à la PC
Mons (4)	chée	prolongation de la PC existante jusqu'au Motel
Namur	chée	création d'une PC centenaire-Thines !
Rocade nord		création d'une PC entre chée BXL et chée halle
Rocade sud		relation shopping -panier vert !
Rocade sud (2)		relation panier vert-motel !
Tour de guet (2)	avenue	rendre praticable l'accès à la PC
Wavre	chée	création d'une Piste Cyclable
Wavre (2)	chée	prolongation de Piste C

ii. Non-structurelles

<u>Noms</u>	<u>Types</u>	<u>Difficultés cyclistes</u>
Arbalétriers (2)	bld	instaurer en SUL du parking !
Bruxelles	chée	création d'une piste cyclable Colruyt - Lillois !
Bruxelles (2)	fbg	instaurer un tourne-à-droite
Centenaire (4)	avenue	mise en place panneau D7 "piste cyclable obligatoire"
Dodaine	bld	instaurer en SUL !
Industrie-rocade nord	rondpoint	retirer le panneau piste cyclable pour devenir trottoir
Mons (2)	chée	fin piste cyclable dangereuse => continuer PC jusque parking du shopping !
Vaillempont	avenue	mauvais état accès pont cyclo-piétons

ANNEXE 2 :

Propositions d'itinéraires cyclables nivellois

GRACQ
Les Cyclistes Quotidiens
Locale de Nivelles
Rue des Hautes Hurées, 24
1400 Nivelles
T +32 (0) 497/54.82.70
nivelles@gracq.org



GRACQ Nivelles

PROPOSITIONS D'ITINÉRAIRES CYCLABLES NIVELLOIS

Aménagements prioritaires et développements souhaitables pour
augmenter la part modale des déplacements cyclables à Nivelles

23/04/2018

Table des matières

Préambule :	10
Genèse	11
1. Une base minimale à réaliser à court terme (horizon 2022)	12
2. Itinéraire 1 : Sotriamont (RAVeL) – Dodaine => Petit Baulers -Bois de Nivelles/Arquennes	13
a. Voici les aménagements que nous proposons :	14
b. Extensions à moyen terme, suivant les opportunités	18
i. Extension vers le Petit Baulers (850m):	19
ii. Extension vers le Shopping (1,3 km)	20
iii. Extension vers Petit-Roeulx (3 km)	21
iv. Extension vers 4 vents, Bois de Nivelles,... (2 km)	22
3. Itinéraire 2 : Grand-Place – Gare => Shopping – Zoning Sud	23
a. Voici les aménagements que nous proposons :	24
b. Extensions à moyen terme, suivant les opportunités	27
i. Extension vers le Zoning (2,9 km) et Thines :	28
ii. Extension vers l'hôpital et le Shopping (1,5 km)	29
iii. Extension vers Baulers (2,5 km)	30
4. Itinéraire 3 : Hostellerie – RAVeL => Baulers – Bornival	33
a. Voici les aménagements que nous proposons pour la Chaussée/Faubourg de Bruxelles :	34
b. Extensions à moyen terme, suivant les opportunités	36
i. Extension vers la Chaussée de Halle (1,7 km ; VC = 18/16).	37
ii. Extension sur la chaussée de Bruxelles (3 km,...)	38
iii. Extension vers le quartier de la Maillebotte (1,1 km)	39
iv. Extension vers la chaussée de Braine-le-Comte (1,9 km ; VC = 48)	40
5. Itinéraire 4 : Athénée – Thines => Place De Lallieux – Parc de la Dodaine	41
6. Les Carences du réseau	42
7. Quid du Schéma Directeur Cyclable Wallon (2010)	43
8. Quid du Plan Provincial de Mobilité (2011)	44
a. Un itinéraire du terrain de golf vers la Grand-place :	45
b. Des extensions au départ et à destination des boulevards :	46
c. Une liaison hôpital - chaussée de Braine-le-Comte	47
9. Quid des propositions d'itinéraires cyclables précédentes ?	48
10. Quid du réseau provincial Points-Nœuds ?	49
11. Conclusion : un réseau complet en 2030 ou 2040 ?	50

Préambule :

Le manque d'infrastructures adaptées et le sentiment d'insécurité sont pointés par 90% et 69% des citoyens comme un réel **obstacle à l'utilisation du vélo**.

Une politique cycliste volontariste est indispensable pour faire avancer nos villes et villages vers un mode de fonctionnement innovant et durable.

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 à hauteur des besoins des usagers, continu et clairement signalé**.

Les problèmes de mobilité de Nivelles peuvent être simplifiés comme relevant du **déplacement scolaire** au centre-ville et au **déplacement professionnel/utilitaire** à l'extérieur. Une partie de la solution à ces deux problèmes est le transfert modal vers le déplacement cyclable.

Celui-ci ne pourra se réaliser que grâce à un environnement qui **rencontre les besoins de ces deux sortes d'usagers (scolaire et professionnel)**, soit :

- une **réduction globale de la vitesse** (élargissement des zones 30Km/h),
- une **résolution des petites et grandes difficultés** rencontrées par les cyclistes (résultant de la non ou mal prise en compte des cyclistes lors des conceptions d'aménagements)
- et **la création d'un vrai réseau cyclable structurant de mobilité adapté** aux 8-88 ans.

Nous espérons que ce document sera pris en compte dans la révision du **plan communal de mobilité 2018**.

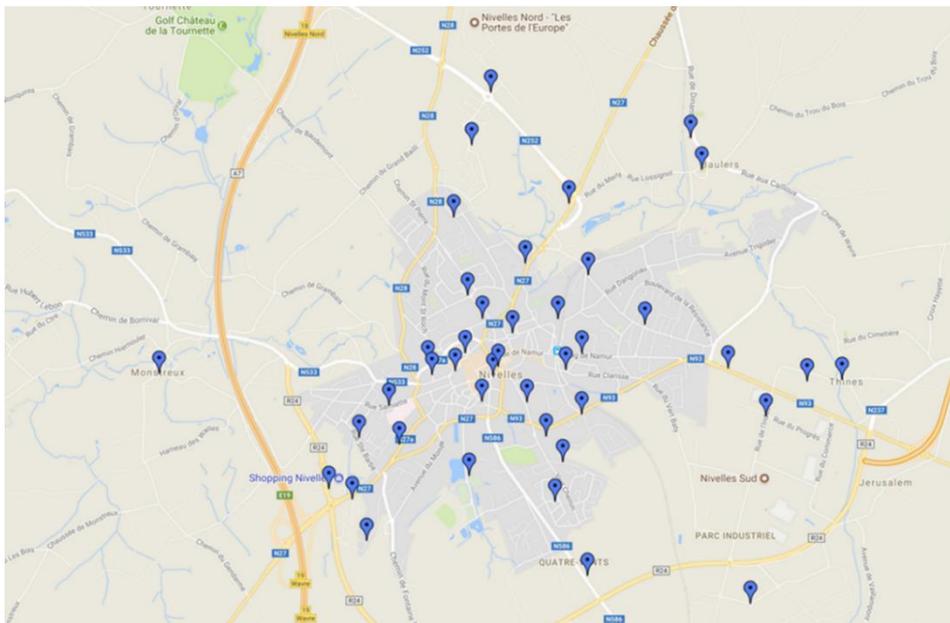


Genèse

En 2011, dans le but de déterminer le plus objectivement possible un schéma directeur cyclable nivellois, la locale a réalisé une étude permettant de regrouper toutes les sources-objectifs de déplacement (quartiers, écoles, commerces, complexes sportifs, administrations, ...) de l'entité en **43 pôles de déplacement** et de **déterminer un potentiel cyclable des voiries** permettant de relier ceux-ci.

Les valeurs cyclables (VC) indiquées pour les voiries représentent les itinéraires reliant les différents pôles de déplacements retenus par l'étude. Ils donnent une indication sur l'importance de la voirie pour la mobilité cyclable de la ville.

Attention : il n'y a pas de pondération démographique ! Certains pôles concernant parfois plus de 10x la population d'autres, la valeur cyclable doit être remise en perspective pour estimer le nombre de cyclistes concernés. **Il ne s'agit pas d'une mesure mais d'un indicateur !**



Les 43 pôles déterminés pour l'étude de potentiel des voiries

Le projet de réseau cyclable nivellois décrit dans les pages suivantes n'a pas été rédigé que **sur base des valeurs cyclables et des pôles de déplacement** mais également **des planifications existantes** (Schéma Directeur Cyclable Wallon, Plan provincial de Mobilité, réseau Points-nœuds) **et des projets en cours ou connus** (Petit Baulers, extension Shopping et Val de Thines).

Ce réseau n'est **qu'une partie d'une politique cyclable** qui comprend aussi sur l'ensemble de la commune, une politique de stationnement, la résolution des difficultés rencontrées par les cyclistes et une réduction des vitesses.

Il se présente sous forme de quatre itinéraires. Chaque itinéraire a une base à réaliser à court terme, horizon 2022, et des extensions à réaliser en fonction des opportunités et des priorités politiques, horizon 2030-2040.

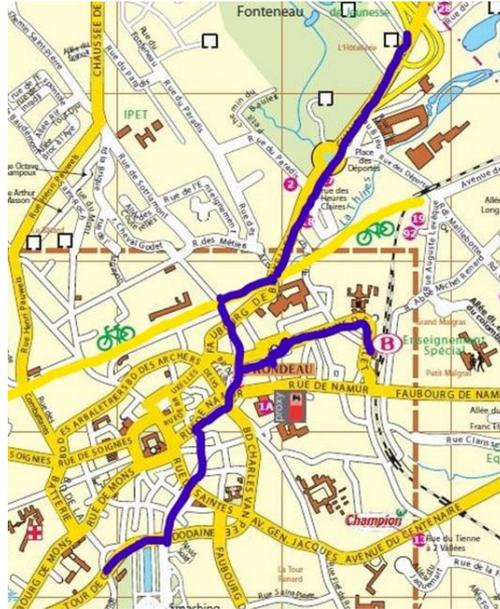
Il est donc **évolutif et devrait être réévalué** afin de s'adapter au mieux à la quantité et aux besoins des usagers ainsi qu'aux projets urbanistiques futurs.

1. Une base minimale à réaliser à court terme (horizon 2022)

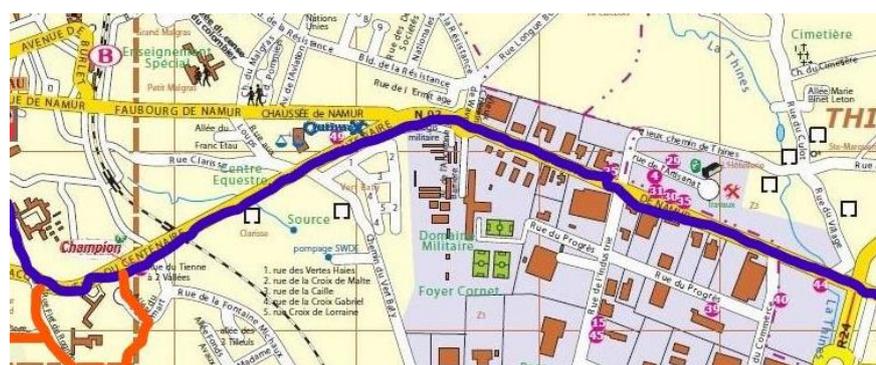
L'étude du potentiel cyclable a démontré, sans équivoque, que les liaisons cyclables à plus haut potentiel relient 4 pôles nodaux incontournables : la Grand-Place, la gare, le parc de la Dodaine et le RAVeL au carrefour de la rue de Sotriamont.

Il n'y a pas d'offre de déplacement cyclable sérieux sans ces liaisons. Vu les besoins à satisfaire pour les déplacements scolaires et le nombre d'utilisateurs probables à long terme avec un développement d'un réseau cyclable, de vrais aménagements favorisant les cyclistes, et non une simple signalisation, doivent être prévus.

Nous proposons donc en priorité pour la commune deux itinéraires (1 & 2) qui relient ces 4 pôles.



Au vu des projets urbanistiques en cours (Petit Baulers et Val de Thines) et le chantier prochain du SPW **chaussée de Namur**, nous avons ajouté, comme prioritaire pour la région, l'aménagement de la **chaussée de Bruxelles** (itinéraire 3) et le prolongement des pistes cyclables **avenue du Centenaire** (itinéraire 4).



Nous sommes convaincus que la mise en place d'aménagements sécurisés pour les cyclistes sur ces quelques voiries devrait avoir un impact important et immédiat sur le nombre de cyclistes, jusqu'à les doubler !

2. Itinéraire 1 : Sotriamont (RAVeL) – Dodaine (1,1 km)

=> Petit Baulers -Bois de Nivelles/Arquennes

Si un seul itinéraire doit être aménagé, c'est celui-là !

Reprenant les segments de voiries à plus haut potentiel de la Ville, il était également repris dans le SDCW, le PPM et le réseau Points-nœuds. Ce qui signifie qu'il sera utilisé tant pour les déplacements de loisirs que pour les déplacements utilitaires (y compris scolaires) et cela sera d'autant plus vrai si le SPW réalise la connexion entre le Collège et l'entrée du Parc de la Dodaine.

Nous aurions alors un réseau qui relie l'institut de l'Enfant-Jésus, le Sacré-Cœur, l'institut St-Michel, le Collège Sainte-Gertrude et la crèche au RAVeL, à la Grand-Place, au Parc de la Dodaine et à la Maison du Tourisme.

Autre particularité importante, **cet itinéraire peut obtenir un subside provincial (réalisation du réseau points-nœuds) et régional (connexion RAVeL) !**



Itinéraire minimum à réaliser à court terme

a. Voici les aménagements que nous proposons :

Avenue Albert & Elisabeth (73m ; VC = 738/736) :

Réaménagé sans tenir compte des cyclistes après le premier plan communal de mobilité, ce SUL indispensable a été instauré en dépit d'une largeur de voirie insuffisante et conflictuelle. Cela fait presque 10ans, avant même la mise en service de l'aménagement actuel, que notre association demande un réaménagement du lieu permettant la circulation sans problème des cyclistes. 3 solutions sont à envisager :

- **la moins chère** : réserver la voirie aux cyclistes : un nouveau panneau, un bloc au milieu.
- **la plus pragmatique** : transformer du trottoir montant en piste cyclable : signalisation, rabaissement de bordure, il faudra soigner la réinsertion sur la voirie.
- **la plus esthétique et durable** : réélargir la voirie de 50cm repris sur le trottoir montant (peu utilisé et moins large autant en amont qu'en aval)

Nonobstant le choix du politique, la mise en place du statut de rue cyclable (panneau F111) nous paraît indiquée pour renforcer la cohérence avec le reste de l'itinéraire.



Rue du Cura (250 m ; VC = 602/928/928/704/650/688) :

Après le carrefour très bien sécurisé par les feux, ce SUL ne présente qu'une seule difficulté : la récente augmentation de trafic depuis la mise en place des feux **boulevard Fleur de Lys**.

L'instauration d'une rue cyclable avec des aménagements visiblement pour les cyclistes renforcerait le sentiment de sécurité nécessaire aux usagers les plus faibles ou les plus exigeants.

Une couleur différenciée, un marquage emblématique aux entrées et une séparation physique des bandes de circulation cyclables nous paraît idéale.

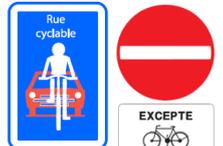
Nous souhaitons également le marquage d'une croix de Saint-André au sol au carrefour pour rappeler la règle de priorité aux plus jeunes.



Rue de Namur (21 m ; VC = 1002/1312) :

Le SUL devra être renforcé par le marquage d'une piste cyclable en contre-sens.



<p>Place E. de Lalieux (34 m ; VC = 316/300) : La traversée est relativement sécurisante grâce aux passages pour piétons. Dans la pratique bon nombre d'automobilistes laissent passer les cyclistes. Il faudrait néanmoins clarifier les choses et ajouter <u>des traversées cyclables</u> à côté des passages pour piétons.</p> <p>Pour rejoindre la rue du Géant, le plus facile est de retirer les bacs à fleurs et d'instaurer à la place une <u>piste cyclable bidirectionnelle (D10)</u> ou un chemin réservé (F99a).</p>	 
<p>Rue du Géant (110 m ; VC = 342/326/280/260) : SUL parfaitement aménagé, il ne reste plus qu'à lui ajouter le statut de rue cyclable avec le marquage ad hoc !</p>	
<p>REMARQUE : L'option de continuer tout droit dans la rue de Namur n'est pas retenue car il s'agit d'une rue piétonne, qui même si elle est autorisée aux cyclistes, est limitée à la vitesse du pas. La rue supporte également une rigole centrale en pierre bleue glissante, cause de chutes de cyclistes, inévitables lors des déplacements entre les piétons. De plus, cette rue est régulièrement encombrée par des activités commerciales (marché, braderie, ...) ce qui est incompatible avec un itinéraire de déplacement efficace. Enfin, la possibilité d'utiliser cette voirie par les usagers n'est pas dépendante d'une intégration d'un futur itinéraire communal.</p>	
<p>Rue de Namur (40 m ; VC = 756/554) : Idem que la rue du Géant</p>	
<p>Rue de l'Evêché (120 m ; VC = 54/18/12/12) : Idem que la rue du Géant.</p> <p>Mais il faut prolonger le SUL au-delà du croisement de la rue des Vieilles Prisons avec le marquage d'une piste cyclable en lieu et place de la zone interdite.</p>	 
<p>Rue St-Georges (110 m ; VC = 138/96) : Un aménagement identique que pour la rue du Cura, renforcera la zone 30 intra-muros et l'itinéraire cyclable pour le déplacement scolaire.</p> <p>Le marquage de croix de Saint-André au carrefour avec la rue de Saintes serait également bénéfique pour le respect de la priorité de droite.</p>	

REMARQUE :

L'option de continuer sur la rue de Namur jusqu'à la place Schiffeleers et de reprendre ensuite la rue de Saintes jusqu'à l'avenue Jeuniaux a été envisagée.

En effet, dans l'itinéraire 2, le segment de la rue de Namur jusqu'à la place Schiffeleers est déjà utilisé. Mais malgré la haute valeur cyclable de la **rue de Saintes (VCmax= 460)**, elle présente de nombreux **inconvenients** :

1/ ce trajet ne donne **pas droit à des subsides**, toutes les modifications devront être payées par la commune. Le minimum étant de placer correctement les bandes cyclables suggérées, l'idéal de réaliser une piste cyclable dans la montée au détriment du stationnement !

2/ la **rue de Namur et la place Schiffeleers sont piétonnes**, la vitesse des cyclistes est normalement limitée au pas, ce qui réduit son efficacité (certainement quand il y a du monde : lors du marché hebdomadaire ou pendant un des nombreux événements sur la place). Ajouter des cyclistes qui ne se rendent pas sur la place et pourraient passer ailleurs est contre-productif.

2/ les **pavés du rond-point sont oblongs**, et absorbent donc une partie de l'énergie des cyclistes. Ils ne sont pas faciles pour les usagers à l'équilibre précaire.

3/ bien que la vitesse soit limitée à 30km/h, l'absence de site propre avec un **trafic important** (y compris de bus articulés), ne donne **pas un sentiment de sécurité** pour les débutants, surtout pendant les efforts de la montée.

4/ il y a 2 priorités de droite dans la montée (**rue des Brasseurs et rue des Pêcheurs**), un démarrage en côte n'est **pas toujours évident pour les enfants**. Pour ce point, la voirie pourrait devenir prioritaire mais ça ne serait pas cohérent avec la limitation à 30km/h.

Voilà pourquoi **cette option convient plutôt à des cyclistes confirmés** (qui peuvent toujours l'emprunter) que pour l'ensemble des 8-88 ans visé par le projet.

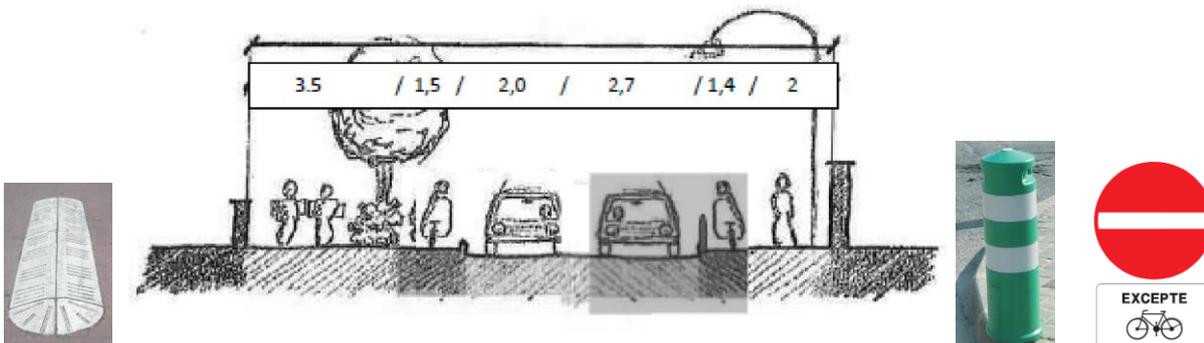
A contrario, si on peut reprocher la plus forte pente de la **rue de l'Evêché** pour rejoindre la **rue Saint-Georges**, l'« escalade » est accessible grâce au « palier » du croisement avec la **rue des Vieilles Prisons**, un espace plat qui permet une relance pour les derniers mètres.

Avenue Jeuniaux (230 m ; VC = 420/502/644/404) :

Au vu de la dimension de déplacement scolaire voulue et des problèmes potentiels lors des sorties d'écoles, nous recommandons la mise en sens unique limité de la voirie vers la rue Sainte Anne avec l'installation de pistes cyclables séparées :

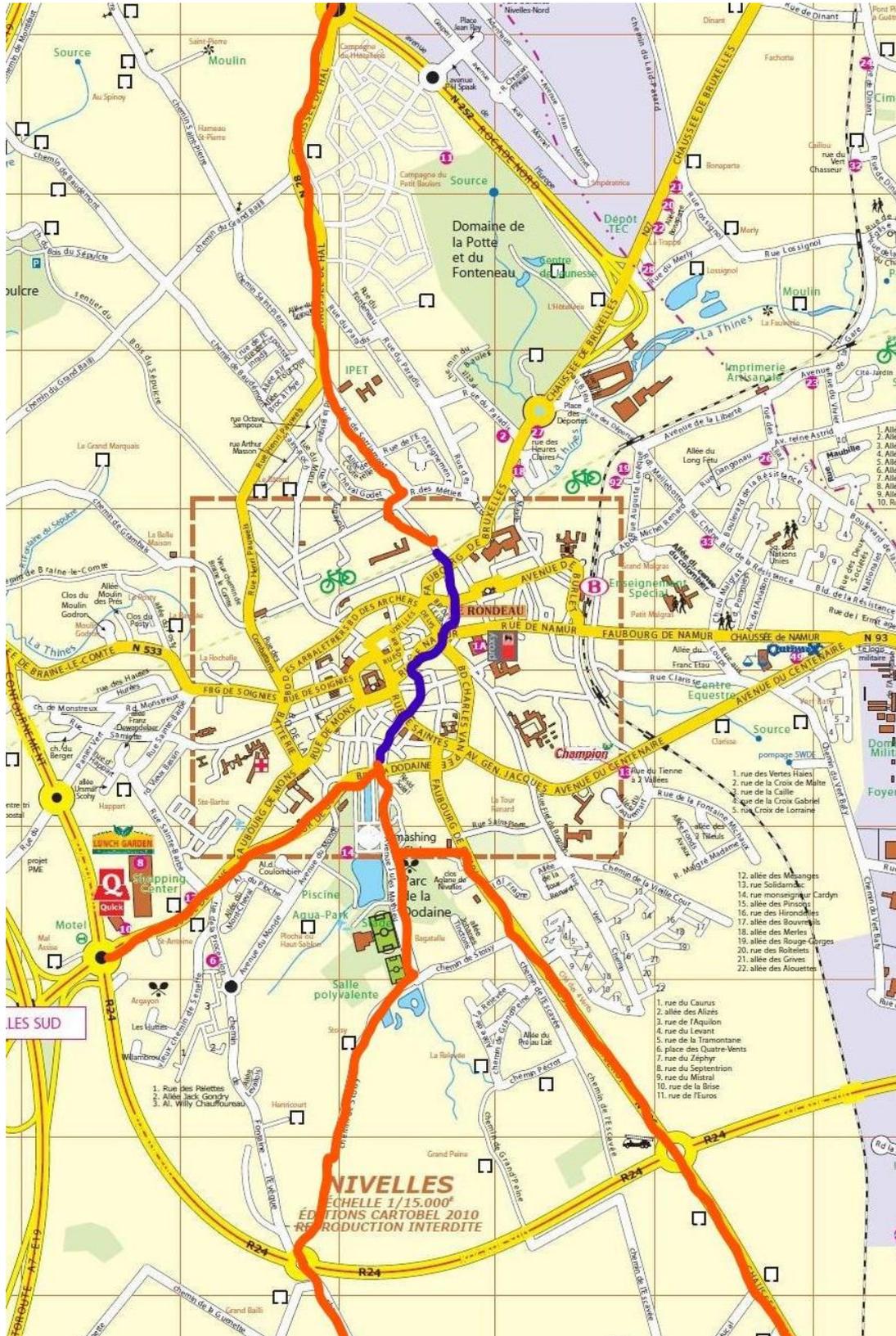
1/ par des bordures discontinues côté stationnement (à gauche pour la sécurité des enfants déposés et des cyclistes)

2/ et par des potelets de l'autre côté (pour éviter le stationnement sauvage).

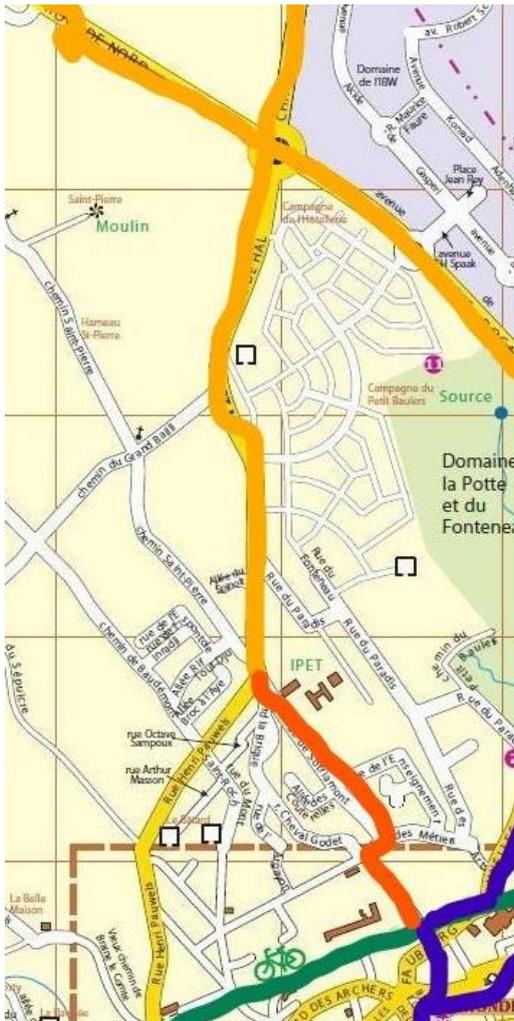


<p><u>Boulevard de la Dodaine (VC = 124/136 /108/128/218) :</u> La traversée vers l'avenue Jeuniaux est certainement le point noir de l'itinéraire ! Dans un premier temps, <u>des traversées cyclables</u> peuvent suffire, mais si le trafic augmente les feux pourraient être à terme indispensables.</p> <p>Il est également indispensable de prolonger les <u>pistes cyclables séparées</u> de et vers l'avenue de la Tour de Guet (VC max = 218) !</p> <p>Et la mise en <u>SUL</u> du boulevard vers la rue de Mons (VC = 128/108)</p>	 
<p><u>Avenue Mathieu (VC= 680/114/94/604) :</u> À ce stade, un site propre doit être envisagé vers les différents complexes sportifs et de loisirs, ainsi que vers la chaussée de Charleroi (nouvelle entrée sur le site de l'ancienne Gendarmerie)</p>	
<p><u>Parc de la Dodaine :</u> Faciliter l'accès des cyclistes n'a de sens que si ceux-ci peuvent abandonner leur véhicule (parfois de valeur), en toute sécurité, pendant leurs activités. Des subsides pour des parkings vélos près de complexes sportifs existent ! <u>L'installation de plusieurs parkings vélos dont au moins un sécurisé</u> est indispensable (par exemple : à côté de l'entrée de la piste d'athlétisme).</p> <p>Il faudrait également des parkings vélos près des bâtiments plus éloignés</p> <p>La mise en place d'une station de gonflage serait un must.</p>	  

b. Extensions à moyen terme, suivant les opportunités



i. Extension vers le Petit Baulers (850m):



Même si, actuellement, elles ne sont pas idéales, il existe des pistes cyclables sur la chaussée de Halle qui permettraient de relier le haut du centre d'affaires, le haut du Petit Baulers, le quartier Saint-Pierre, l'institut provincial d'enseignement technique, l'école primaire de l'Enfant-Jésus avec le RAVeL, le centre-ville et le parc de la Dodaine via un aménagement sécurisé de la rue de Sotriamont.

La **rue de Sotriamont (VC = 78)** est, en effet, assez large pour :

- Accueillir une piste cyclable séparée du rond-point de l'Enfant-Jésus à la chaussée de Halle : placée à la place du trottoir peu utilisé et après modifications des abords du rond-point ;
- Tracer une piste cyclable marquée sur la voirie avec du stationnement : en réduisant la largeur de la voirie (exemple ci-contre 2 sens = 4,30m) dans le cadre d'une réduction de la vitesse à 30km/h et en supprimant l'îlot central (peu efficace actuellement et rendu inutile avec la réduction de la largeur de voirie).



Les coûts de ces aménagements peuvent faire l'objet de subsides régionaux et provinciaux !

Pour le sens unique limité restant (**VC = 118/100**), nous préconisons également, dans un souci de cohérence, le statut de rue cyclable, y compris au-delà du RAVeL pour rejoindre l'avenue Albert & Elisabeth (**VC = 700/678**).



ii. Extension vers le Shopping (1,3 km)

Relier le quartier du Willambroux et le shopping, la piscine Quinot, le collège et la crèche à tous les autres lieux desservis par le réseau cyclable est fortement souhaitable.

Une partie est déjà là !

Les pistes cyclables de l'avenue Tour de Guet et le trottoir de la **chaussée de Mons** descendant vers le shopping (VC = 164/152) qui peut être aisément mis en piste cyclable.



Il ne nous manque que les pistes cyclables sur le **boulevard de la Dodaine (VC = 124/136 /108/128/218)** et celle remontant sur la **chaussée de Mons (VC = 146/146)**.

Le parking du Shopping peut également servir de liaison vers le Motel, ...

Un accès vient d'être réalisé, mais la mise en place d'un panneau, a rendu cet accotement hors agglomération (utilisable par les cyclistes dans la direction de la voirie), uniquement réservé aux piétons !



Il suffirait de remplacer le panneau actuel par un « chemin réservé » (F99a) pour permettre le passage des cyclistes et des piétons dans les 2 sens.



Ce parking pourrait également permettre de rejoindre le **rond-point du Panier Vert** moyennant également un chemin réservé.

Il serait également judicieux de prévoir une connexion avec les pistes cyclables de la chaussée de Mons se trouvant, dans le Hainaut, au-delà du pont de l'autoroute, via, par exemple, une remise en état du trottoir existant (étant hors agglomération, il peut être emprunté par les cyclistes).

TOUT CECI EST REGIONAL et devra faire l'objet d'un lobbying intensif.

iii. Extension vers Petit-Roeulx (3 km)

Avec la réalisation prochaine d'une piste cyclable sur **chemin de Fontaine-l'Evêque**, et la mise en place de traversées cyclables lors des prochains travaux sur les ronds-points du ring de Nivelles, il ne manque qu'un aménagement de la rocade au boulevard de la Dodaine pour donner aux habitants de Petit-Roeulx une alternative à la voiture.



Prévu dans le plan de développement du parc de la Dodaine, la récupération du **chemin de Stoisy**, confisqué par les occupants d'une exploitation agricole, pourrait être l'occasion de créer un chemin réservé bucolique pour rejoindre le parc de la Dodaine.



Une autre option serait de prolonger la piste cyclable bidirectionnelle sur le chemin de Fontaine-l'Evêque jusqu'à créer un cheminement qui rejoindrait le parc de la Dodaine (par exemple via l'Allée le Valois).

Cette extension devra faire l'objet d'une attention particulière du comité d'accompagnement du plan d'aménagement du parc



iv. Extension vers 4 vents, Bois de Nivelles,... (2 km)

Prévu également dans le plan de développement du parc de la Dodaine : un nouvel accès sur le **faubourg de Charleroi** en face de la rue de la Paix.



Lors de la rénovation de l'égouttage, il est également prévu la prolongation de la piste cyclable bidirectionnelle de la chaussée de Charleroi jusqu'à cette même rue.

La connexion devrait donc desservir :

- la liaison 4 (Athénée, zoning) via **le chemin de la Paix** (SUL à élargir)
- le quartier des Quatre-Vents via **la rue du Zéphir**
- les services de police et les pompiers
- et finalement Bois de Nivelles

À noter qu'à partir du chemin de Stoisy, la chaussée de Charleroi fait partie du réseau Points-Nœuds et du Schéma Directeur Cyclable Wallon.

a. Voici les aménagements que nous proposons :

<p>Grand-Place : Faciliter l'accès des cyclistes n'a de sens que si ceux-ci peuvent abandonner en toute sécurité leurs véhicules, parfois de valeur, pendant leurs activités. <u>L'installation de plusieurs parkings vélos dont au moins un sécurisé est incontournable</u> (par exemple : sur l'îlot central du parking communal).</p> <p>D'autres dispositifs seraient bienvenus pour remplacer les parkings « pince-roues » qui ne permettent pas d'attacher le cadre et ne peuvent pas être utilisés par tous les vélos.</p> <p>La mise en place d'une station de gonflage serait un must.</p> <p>Le choix regrettable des pavés oblongs est un vrai problème pour les cyclistes qu'il faudra bien résoudre un jour !!! Actuellement, ce choix pousse les cyclistes à emprunter les trottoirs, ce qui peut engendrer des conflits avec les piétons. Ce ne sera pas tenable avec l'augmentation du nombre de cyclistes ! Repaver entièrement avec des pavés coupés serait idéal, à défaut, nous proposons de créer <u>une bande confort</u>. Pour information voici les valeurs cyclables des différents segments :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mons-Seutin = 334 ; Seutin-Mons = 296 - Saintes-Mons = 0 ; Mons-Saintes = 90 - Seutin-Soignies = 392 ; Soignies-Seutin = 384 - Place Albert 1^{er} (parking communal) = 1117 - Place Schiffelers (partie cyclo-piétonne) = 1153 	   <p>Tervuren : Bande confort avec des clinkers</p> 
<p>Rue de Namur (80 m ; VC = 686/554/756/750) : Aucun aménagement à réaliser ! Hormis la mise en rue cyclable entre la rue du Géant et la rue de l'Evêché.</p>	
<p>Rue du Géant (150 m ; VC = 280/260/342/326) : SUL parfaitement aménagé, il ne reste plus qu'à lui ajouter le statut de rue cyclable avec le marquage ad hoc !</p>	
<p>Place E. de Lalieux (34 m ; VC = 300/254) : Au départ de la rue du Géant, il sera plus facile de rejoindre la rue de Namur en restant hors voiries, la traversée est relativement sécurisante grâce aux passages pour piétons dans l'axe de la rue de Namur. Dans la pratique, bon nombre d'automobilistes laissent passer les cyclistes. Il faudrait néanmoins clarifier les choses et penser à ajouter <u>des traversées cyclables</u> à côté des passages pour piétons.</p>	 

<p>Rue de Namur (21 m ; VC= 1312/1002) : Le SUL devra être renforcé par le marquage d'une bande cyclable suggérée vers la rue du Cura et d'une piste cyclable en contre-sens.</p>	
<p>Rue du Cura (64 m ; VC = 704/650/928/928) : L'instauration d'une <u>rue cyclable</u> avec des <u>aménagements visiblement pour les cyclistes</u> renforcerait le sentiment de sécurité nécessaire aux usagers les plus faibles ou les plus exigeants.</p> <p>Une couleur différenciée, un marquage emblématique aux entrées et une séparation physique des bandes de circulation cyclables nous paraît idéale.</p> <p>Nous souhaitons également le marquage d'une croix de Saint-André au sol au carrefour pour rappeler la règle de priorité aux plus jeunes.</p>	
<p>Ici nous proposons une différenciation entre l'itinéraire aller et l'itinéraire retour :</p> <p>Vers la gare :</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ via la rue du Déversoir et Laurent Delvaux (180 m ; VC = 54) <p>De la gare :</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ via la rue Cardinal Mercier (100 m ; VC = 594) <p>Nous proposons de limiter l'aménagement au marquage CORRECT¹ de <u>bandes cyclables suggérées (BCS)</u>.</p>	
<p>Parvis Notre-Dame (100 m ; VC = 286/618) : Dans un premier temps, la <u>limitation de la zone à 30km/h</u> et le simple marquage CORRECT de BCS peut suffire, mais il faudra réfléchir à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - soit l'intégration de pistes cyclables si le nombre de cyclistes devient conséquent, - soit l'aménagement de tout ou partie du parvis en « <u>Monderman</u> » ou zone <u>partagée/de rencontre</u> (route nue : même hauteur et même revêtement). 	

¹ Les marquages BCS sur les voiries nivelloises ont, jusqu'à présent, toujours partiellement ou totalement, été réalisées trop près du stationnement et/ou suivant une trajectoire inadaptée. Sources de risques ou de conflit, ces marquages sont plus néfastes que bénéfiques pour les cyclistes.

<p>Avenue de Burlet (100 m ; VC=132/846/534) :</p> <p>A terme, pour le confort et la sécurité des nombreux cyclistes potentiels, nous souhaitons la <u>mise en SUL avec piste cyclable</u> dans la montée sur l'ensemble de l'avenue.</p> <p>Dans un premier temps, nous pensons qu'il serait utile de prévoir cet aménagement pour la partie supérieure afin de résoudre le problème d'insécurité du virage devant la prison.</p> <p>Cet aménagement aurait également du sens au vu de l'empiétement des bus articulés en descente sur la bande de circulation opposée. L'espace libéré pourrait être aussi l'occasion d'améliorer l'offre de Kiss & Ride, insuffisante actuellement.</p>	
<p>Gare SNCB :</p> <p>Les carences pour les cyclistes sont telles qu'elles ont fait l'objet d'un dossier spécifique.</p> <p>Malheureusement, la plupart des solutions dépendent de la SNCB et de ses filiales.</p> <p>Nous attendons de la part de la commune un lobbying auprès de celles-ci pour améliorer la situation surtout pour l'accessibilité du site.</p>	

b. Extensions à moyen terme, suivant les opportunités

Dans le cadre, de cette liaison, l'extension vers le zoning est particulièrement importante et devrait être réalisée assez rapidement. L'apparition de commerces sur la chaussée de Namur accroît encore l'utilité de cette prolongation, sans parler de l'hypothétique projet de complexe sportif en lieu et place de la caserne militaire.

L'extension vers le shopping est plutôt conditionnée à l'extension de celui-ci.



i. Extension vers le Zoning (2,9 km) et Thines :

Itinéraire principal pour le déplacement professionnel, il offre une liaison efficace et rapide entre la gare et le zoning. Parallèlement, il dessert une école, une annexe du palais de Justice, tous les commerces situés sur la chaussée de Namur et relie Thines au réseau.

L'extension commence avec la levée d'un obstacle majeur : le passage sous voie via la **trémie (VC=448/508)** ! Vu le danger dans la montée vers le faubourg de Namur, il n'y a pas d'autre solution que de la mettre en SUL avec pistes cyclables !

Attention, à partir de la chaussée de Namur, nous sommes sur un itinéraire Points-Nœuds qui ouvre le droit à un subside provincial !

Au sortir de la trémie, dans un premier temps, un marquage BCS peut suffire sur la **rue Coparty (VC = 136/134)** pour rejoindre la **rue Clarisse (VC = 202/104/86/142)**. Celle-ci, au vu de son trafic et de la difficulté de croisement, devrait également devenir un SUL avec piste cyclable.

La traversée avec l'avenue du Centenaire étant déjà bien équipée pour les cyclistes (feux et B22), l'itinéraire peut continuer dans la **rue du Vert Baty** ou sur la **chaussée de Namur** (dont le réaménagement avec pistes cyclables est prévu prochainement par le SPW).

Sur la **rue du Vert Baty (VC= 68/56)**, un marquage BCS peut suffire avant de rejoindre la sortie du quartier ou un chemin réservé devrait être aménagé (bloc à l'entrée et bandes de béton).



Ce statut devrait être prolongé jusqu'à la **rue de la Recherche**.

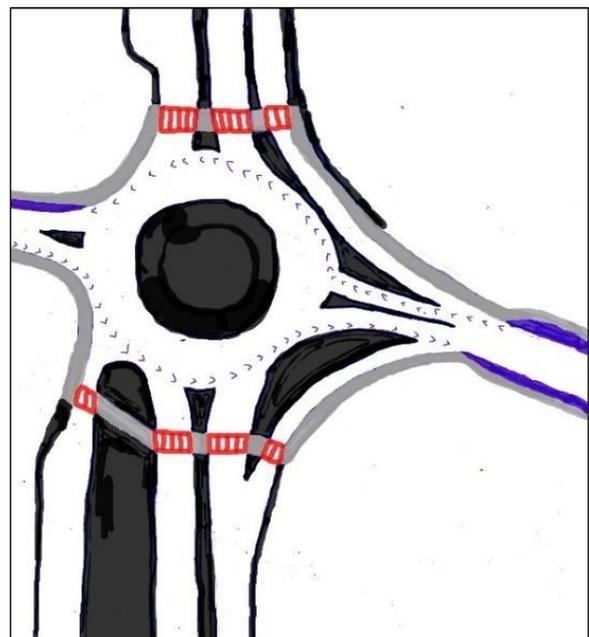
Sur la **rue de la Recherche (VC = 44)**, des pistes cyclables pourraient être envisagées pour rejoindre la **rue de l'Industrie**.

Sur la **rue de l'Industrie (VC = 92/18/56/68)**, il est essentiel que des pistes cyclables séparées soient installées au départ de la **chaussée de Namur** ! Celles-ci pourront servir également pour les piétons (usagers ou non des bus).

Des aménagements cyclables permettant la traversée de la rocade seront prévus lors du réaménagement des ronds-points prochainement par le SPW.

Se trouvant hors agglomération, les trottoirs peuvent être empruntés par les cyclistes. Dédoubler le trottoir par une piste cyclable et le passage pour piétons par une traversée cyclable est donc simplement inutile.

La locale propose d'assurer la continuité de la piste cyclable de la rue de l'Industrie, par un dispositif qui permet aux cyclistes « rapides » (les plus attendus dans le zoning), de s'insérer dans le trafic automobile du rond-point, plutôt que d'attendre « le bon vouloir » des automobilistes empruntant le ring pour leur permettre de le traverser. Les cyclistes débutants pouvant emprunter les trottoirs et passage pour piétons.



ii. Extension vers l'hôpital et le Shopping (1,5 km)

Liaison vers le shopping pour les usagers provenant du nord de Nivelles, il permet également de relier l'hôpital et le quartier Sainte-Barbe au réseau. Cette liaison s'inscrit dans le contexte d'une extension du shopping avec un accès donnant sur la **rue du Vieux Bassin**.

Cela commence avec la grande difficulté de la **Grand-Place** ! Les pavés oblongs n'étant pas praticables pour tous les cyclistes, il y a actuellement un report sur les trottoirs, ce qui n'est pas souhaitable et intenable avec un nombre significatif de cyclistes.

Tervuren :
Bande confort avec des clinkers



L'itinéraire aurait intérêt à passer par le parking de la commune, où un parking sécurisé pour vélo devrait être installé afin de desservir le Waux-Hall et le futur cinéma. Heureusement celui-ci est en pavés plats. Il faudrait prévoir une liaison de ce parking vers la **rue Seutin** soit en rendant la promenade des Aclots cyclo-piétonne, soit en créant des zones confort pour cyclistes sur la voirie.



La **rue Seutin (VC = 176/96)** est idéalement aménagée, un marquage BCS CORRECT² serait utile pour baliser l'itinéraire.



Le **carrefour avec le boulevard de la Batterie** mériterait quelques améliorations : miroir, marquage au sol pour améliorer la sécurité.

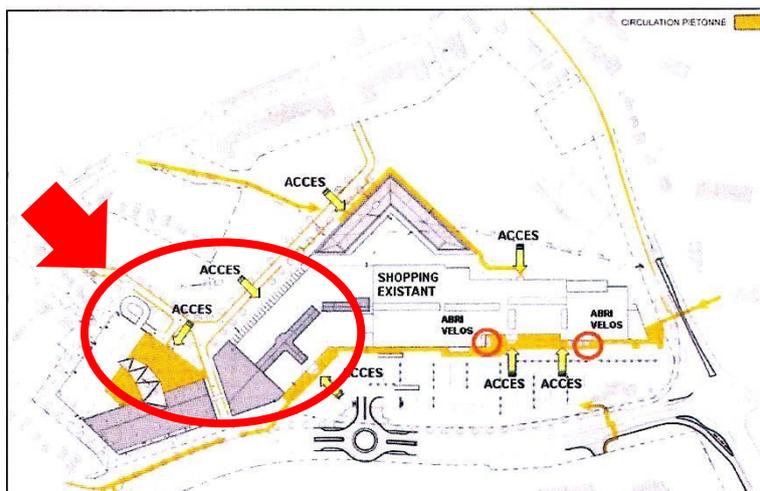
A terme, nous pensons que le **faubourg de Soignies (VC = 114/96)** devra devenir un SUL car l'augmentation du trafic ne permet plus un croisement serein dans cette voie étroite.

Cela aura pour effet un report de trafic sur la **rue Samiette (VC = 150/72/84/186)** qui devra possiblement devenir également un SUL ou supprimer la bande de stationnement pour permettre la mise en place de pistes cyclables de chaque côté pour permettre une liaison sécurisée vers la **rue du Vieux Bassin**.

La **rue du Vieux Bassin (VC = 48/30)** est assez large pour permettre la continuité des pistes cyclables de la **rue Samiette**.

Une réflexion sur la sécurisation du **carrefour avec la rue Sainte-Barbe** devra être menée.

La voie sans issue devrait à terme être connectée au **parking souterrain du Shopping** où un parking sécurisé pour cyclistes devra faire l'objet d'une charge d'urbanisme.



Carte 6 : Accès des piétons (PMR) et abris vélos – Source Wereldhave Belgium

² Les marquages BCS sur les voiries nivelloises ont, jusqu'à présent, toujours partiellement ou totalement été réalisés trop près du stationnement et/ou suivant une trajectoire inadaptée. Sources de risques ou de conflit, ces marquages sont plus néfastes que bénéfiques pour les cyclistes.

iii. Extension vers Baulers (2,5 km)

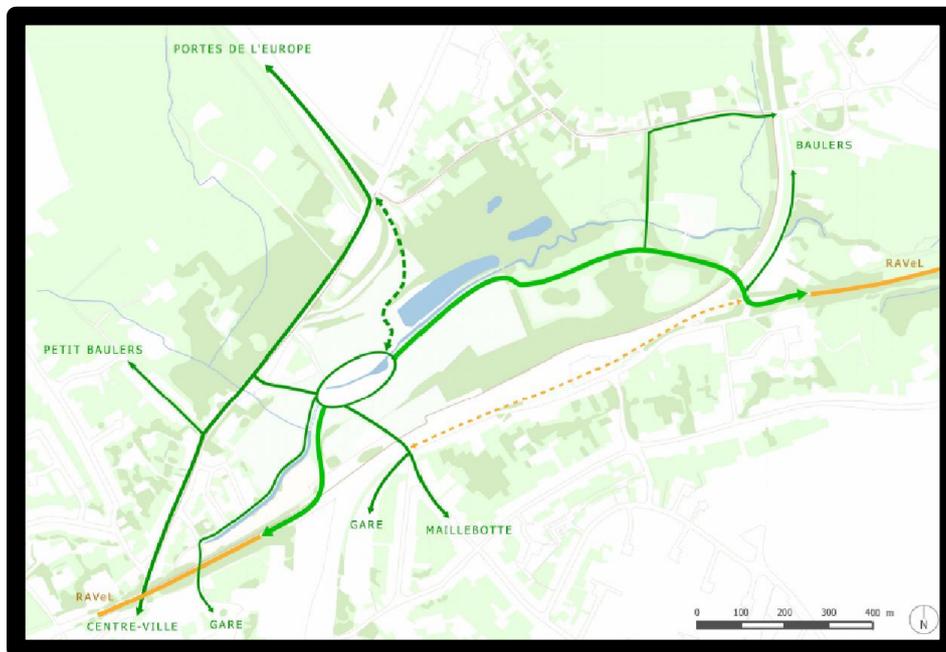
Extrêmement dépendante de la réalisation de la jonction entre les 2 parties du RAVeL par Infrabel, cette extension ne se limite pourtant pas là !

En effet, les 2 autres parties, de la gare au RAVeL et du RAVeL au centre de Baulers, sont des parties qui ont également un potentiel propre important.



Vu qu'il s'agit à la fois d'un itinéraire Points-Nœuds et d'itinéraires annexes au RAVeL, des subsides provincial et régional peuvent être octroyés

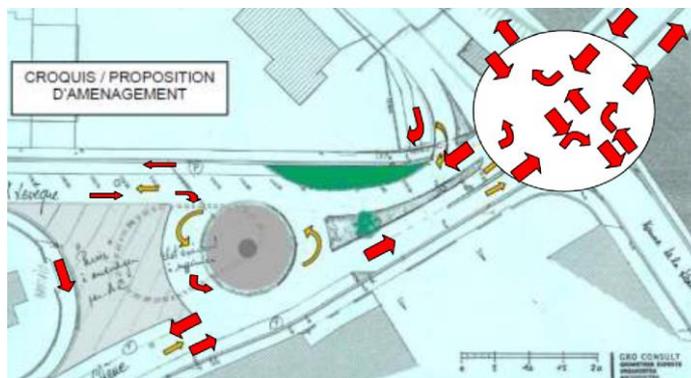
Il faudra aussi tenir compte de ce qui sera réalisé autour du projet « Val de Thines », qui offrirait une liaison entre la chaussée de Bruxelles et le RAVeL , d'une part vers la gare et d'autre part vers Baulers. Ce projet pourrait aussi proposer une nouvelle liaison jusqu'à l'IPAM et ainsi rejoindre, via le Parvis Notre-Dame, le centre-ville.



1/Une liaison de la gare au RAVeL

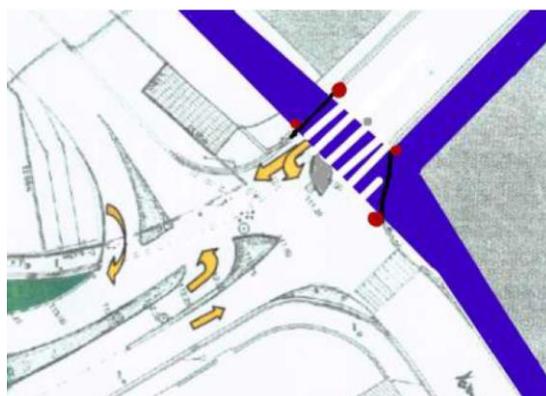
Extrêmement important pour l'intermodalité avec les transports publics, l'itinéraire idéal aurait dû être réalisé du côté du parking voitures SNCB (surtout avec le futur quartier « Val de Thines »). Malheureusement, les cyclistes n'ont, une fois de plus, pas été pris en compte !

Hormis le détour occasionné, le problème de « cet oubli » est l'aggravation de la complexité du carrefour avenue de la Liberté/triangle du passage/rue Par-delà l'Eau :



Pour résoudre, ce qui va être un des principaux points noirs pour les cyclistes, il ne peut y avoir que 2 solutions :

- des feux



- ou une passerelle



Et Il ne faut pas oublier l'élargissement pour la mise en SUL (ou la limitation d'accès aux cyclistes et piétons) de la partie en sens unique de la rue Par-delà l'Eau pour permettre l'accès à la gare, via la rue Georges Willame et la trémie.

2/ Une liaison du RAVeL vers le centre de Baulers (voire l'école communale)

Il serait souhaitable, en effet, de connecter avec un itinéraire en site propre le centre de Baulers pour permettre un déplacement cyclable sécurisé tant pour les scouts de Baulers que pour les élèves de l'école communale.

La réalisation d'un site propre se composerait :

- d'une rampe d'accès descendant du RAVeL sur **l'avenue de la Gare**,
- d'une piste cyclable bidirectionnelle en contrebas des voies de chemins de fer, limitée par des poteaux côté voirie.



- d'aménagements pour permettre la traversée sécurisée de la **rue Lossignol** (miroir,...)
- et d'un chemin réservé toujours en contrebas des voies pour rejoindre l'école communale.

4. Itinéraire 3 : Hostellerie – RAVeL (1,1km)

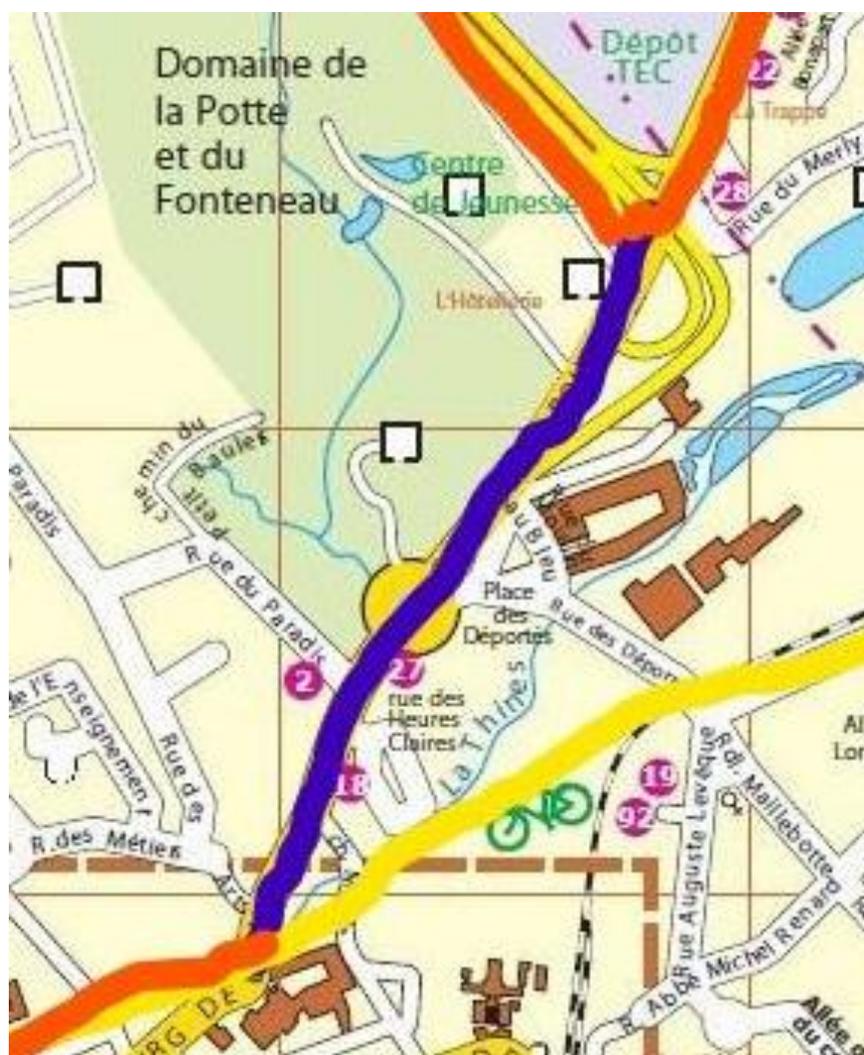
=> Baulers – Bornival

Cet itinéraire a été pensé dans le contexte de la création actuelle du **quartier du Petit Baulers** et de l'instauration prochaine, par la SPW, de pistes cyclables sur la rocade nord jusqu'au futur parking de co-voiturage à la sortie d'autoroute Nivelles-nord.

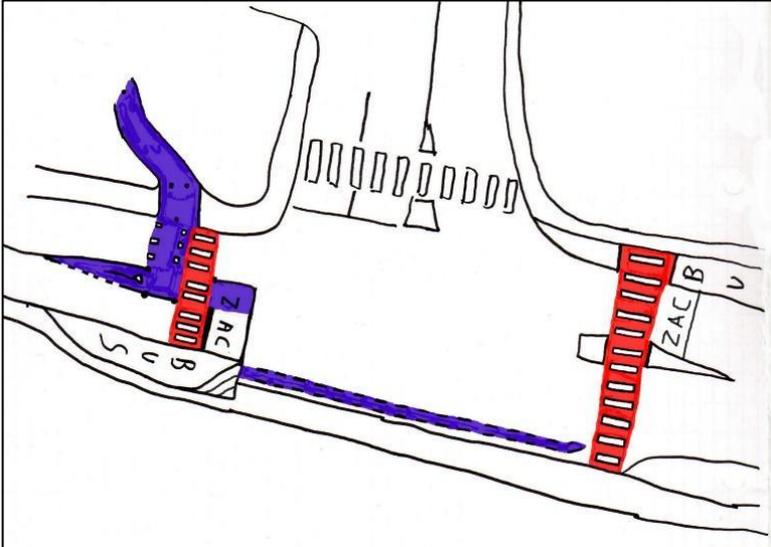
Les habitants de ce nouveau quartier auront ainsi accès au centre-ville et au parc de la Dodaine et dans un second temps avec l'aménagement du site de Val de Thines, un accès à la gare et au zoning sud.

La possibilité de rejoindre le site de l'Hostellerie en site propre par les mouvements de jeunesse devrait également avoir un impact sur la mobilité (direct le samedi, à moyen terme par la sensibilisation des animés).

Malheureusement, il s'agit d'une voirie régionale... mais elle s'inscrit dans la politique de celle-ci de connecter le RAVeL à d'importants lieux de vie.



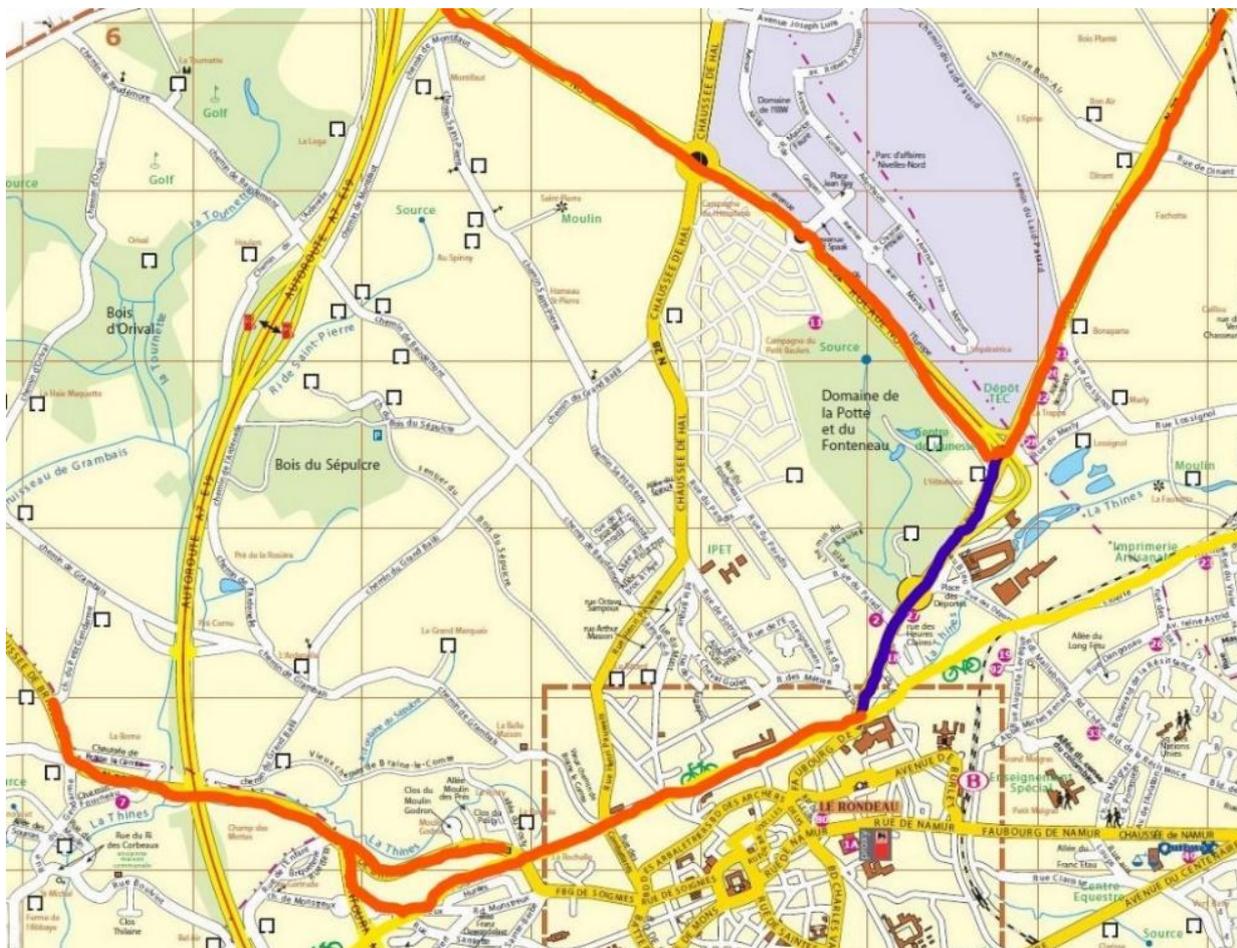
**a. Voici les aménagements que nous proposons pour la
Chaussée/Faubourg de Bruxelles :**

<p>1. De l'Hostellerie au rond-point (VC = 146) : Un trottoir existe déjà, il s'agit de choisir entre :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'élargissement de celui-ci pour obtenir soit <u>une piste cyclable séparée D9</u> (notre premier choix) voire éventuellement une piste bidirectionnelle. - Ou la suppression du stationnement pour y mettre une <u>piste cyclable marquée D7 avec potelets</u> (pour empêcher le stationnement). <p>À noter, que le stationnement pourrait être reporté sur la bande d'arrêt d'urgence de la sortie de la rocade (ce qui actuellement est interdit)</p> <p>De toute façon, il faudra prévoir une piste séparée à l'extérieur du rond-point vers la rue du Paradis ET <u>une insertion dans le rond-point</u> pour permettre de rejoindre le futur Val de Thines.</p>	
<p>2. Du rond-point à la rue du Paradis (VC = 92) Le trottoir est trop étroit de ce côté de la voirie mais a plus de 2,80m de l'autre côté, à quoi il faut ajouter 2 mètres de voirie inutilisée (protégée par des blocs de béton) ! Placer le stationnement de l'autre côté et décaler les voies de circulation permettrait de créer <u>des pistes cyclables D7</u> ou D9 dans les 2 sens. Cela implique également de modifier l'abord du rond-point.</p>	
<p>3. De la rue du Paradis aux feux (VC = 138/156/110) Le trottoir fait un peu moins d'1,50 m dans sa zone la plus étroite, mais majoritairement plus d'1,80 m. Il pourrait recevoir le statut de <u>trottoir mixte D10</u></p>	
<p>4. Entre les feux et le RAVeL (VC = 62/42) : Nous avons déjà fait une proposition d'aménagement :</p> 	

<p>5. Des feux au chemin Maxille (VC = 6) Le trottoir fait plus d'1,80 m et peut recevoir le statut de <u>trottoir mixte D10</u></p>	
<p>6. Du chemin Maxille à la rue des Heures Claires (VC = 80) Le trottoir reste assez large jusqu'à la pompe à essence. Au-delà il y a 50 m trop étroit. Nous proposons de mettre quand même le trottoir en <u>trottoir mixte</u> et en fonction du nombre de cyclistes qui empruntent l'itinéraire, d'envisager ensuite la suppression des 5 places de stationnement.</p>	
<p>7. De la rue des Heures Claires au rond-point (VC = 118/126) : A part les 50 premiers mètres, où il est possible de tracer un <u>marquage BCS</u> dans la zone d'arrêt de bus, le trottoir est assez large pour permettre la mise en place d'une <u>piste cyclable D7 ou D9</u>... qu'il faudra relier au petit embranchement devant le Duc de Brabant.</p>	
<p>8. Du rond-point à l'Hostellerie (VC = 90/146): La voirie parallèle à la chaussée est idéale (avec un marquage BCS) dans un premier temps, mais il faut réaliser une <u>insertion sécurisée</u> par un <u>piste cyclable D7</u> bien avant l'entrée de la rocade. Il faudra également bien réfléchir à la sortie de la rocade... Par la suite, l'utilisation de la voirie du Colruyt (à négocier) est idéale et pourrait être complétée par une liaison vers une <u>traversée cyclable</u> à placer à côté du passage pour piétons Une autre option serait de réaliser une piste cyclable bidirectionnelle de l'autre côté. (Voir pt 1.)</p>	

b. Extensions à moyen terme, suivant les opportunités

Encore une fois, il s'agit de voiries aux mains du SPW, mais nous espérons qu'un lobbying politique intensif permettra l'obtention rapide des pistes cyclables sur ces chaussées.



i. Extension vers la Chaussée de Halle (1,7 km ; VC = 18/16).

Cette extension est déjà prévue dans le cadre de la création du parking de covoiturage à la sortie Nivelles-Nord. Il permettra de relier le haut du **quartier du Petit-Baulers** et le **Centre d'affaires** au réseau cyclable !



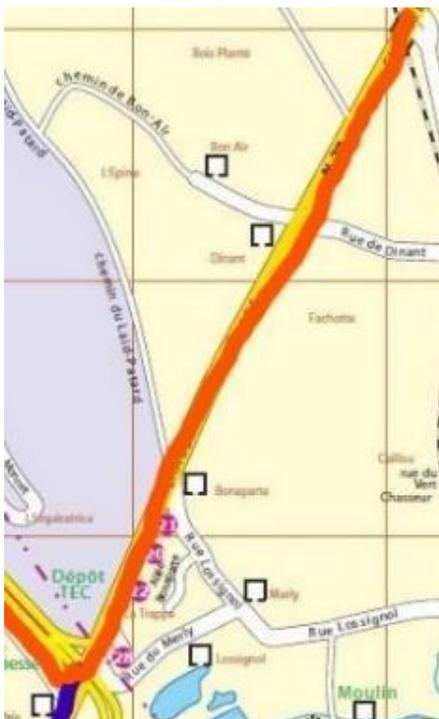
Il permettra également plus de mobilité cyclable pour les animés de la ferme de l'Hostellerie !

Il sera concrétisé par un marquage de pistes cyclables dans les bandes d'arrêt d'urgence avec une insertion vers le petit chemin parallèle débouchant à côté de l'Hostellerie.



Nous espérons que la jonction du quartier du Petit Baulers à l'Hostellerie sera bidirectionnelle pour éviter les traversées de la voie rapide !

ii. Extension sur la chaussée de Bruxelles (3 km,...)



Au-delà de l'hostellerie, la **chaussée de Bruxelles** dispose d'un large espace central.

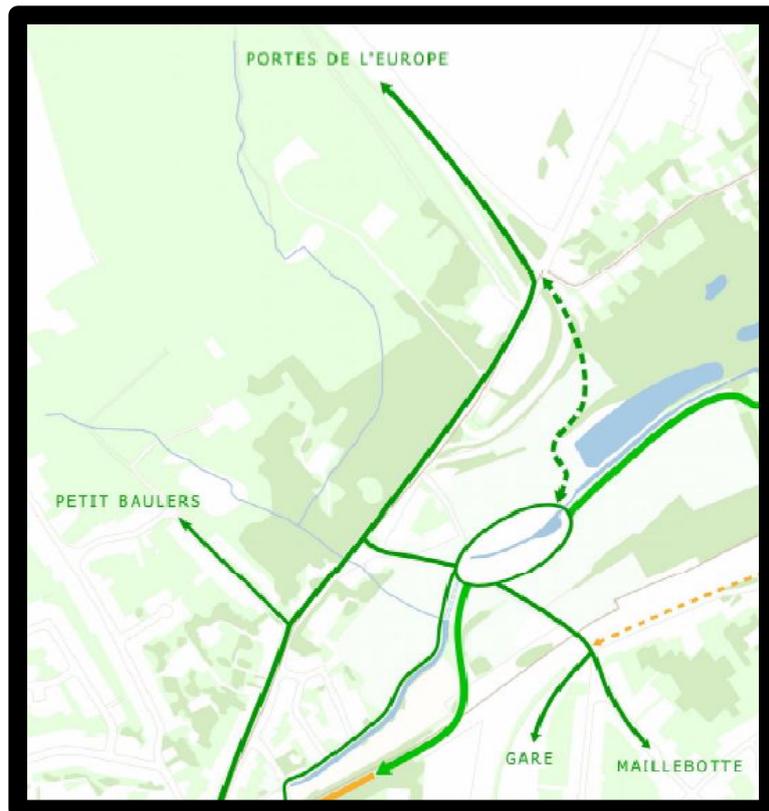
Une répartition de cet espace de part et d'autre des voies de circulation permettrait la création de pistes cyclables marquées dans les 2 sens et rendrait possible l'usage de cette voirie par les cyclistes.

Utile pour les riverains et habitants proches de la chaussée, elle pourrait offrir une liaison directe vers Lillois.

iii. Extension vers le quartier de la Maillebotte (1,1 km)

Déjà reprise dans le Masterplan du projet « Val de Thines », la liaison entre la chaussée de Bruxelles et le RAVeL, par la **rue des Déportés (VC max : 88)**, accroît substantiellement l'offre de mobilité pour les futurs habitants du site mais également pour des cyclistes du centre d'affaires et du Petit Baulers

Elle pourrait déjà se prolonger grâce aux SUL avec pistes cyclables du passage du triangle jusqu'au **boulevard de la Résistance**.



Nous ne croyons pas qu'il soit possible à court terme de demander l'aménagement de pistes cyclables en lieu et place du stationnement. Et bien que la visibilité soit excellente, le trafic important est un obstacle au déplacement scolaire. L'extension de la zone 30 pourrait offrir un compromis acceptable.

Pour être honnête, nous n'avons pas assez poursuivi notre étude pour déterminer quel itinéraire privilégier pour relier le quartier de la Maillebotte au réseau cyclable.

Nous pensons donc que cela vaut la peine d'attendre les demandes des riverains.

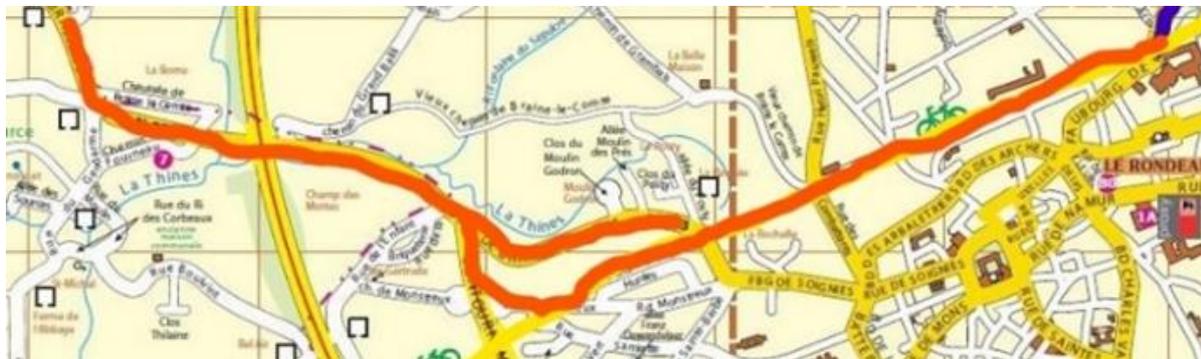
iv. Extension vers la chaussée de Braine-le-Comte (1,9 km ; VC = 48)

Liaison directe entre Nivelles et Monstreux (et Bornival), cette voirie dispose d'espaces importants où pourrait être créée une piste cyclable bidirectionnelle séparée d'en face du **chemin du Petit Gendarme** jusqu'aux feux.



Différentes options sont ensuite possibles pour rejoindre le RAVeL :

- Avec des pistes cyclables toujours sur la **chaussée de Braine-le-Comte**
- Via un chemin réservé qui prolongerait la voie sans issue du **chemin de Monstreux** (réalisable par la Ville ?)
- ...



Les liaisons de la chaussée vers les centres de Monstreux et Bornival devraient également être sécurisées en fonction du trafic et du profil des utilisateurs (site propre pour les enfants)

5. Itinéraire 4 : Athénée – Thines (2,9 km)

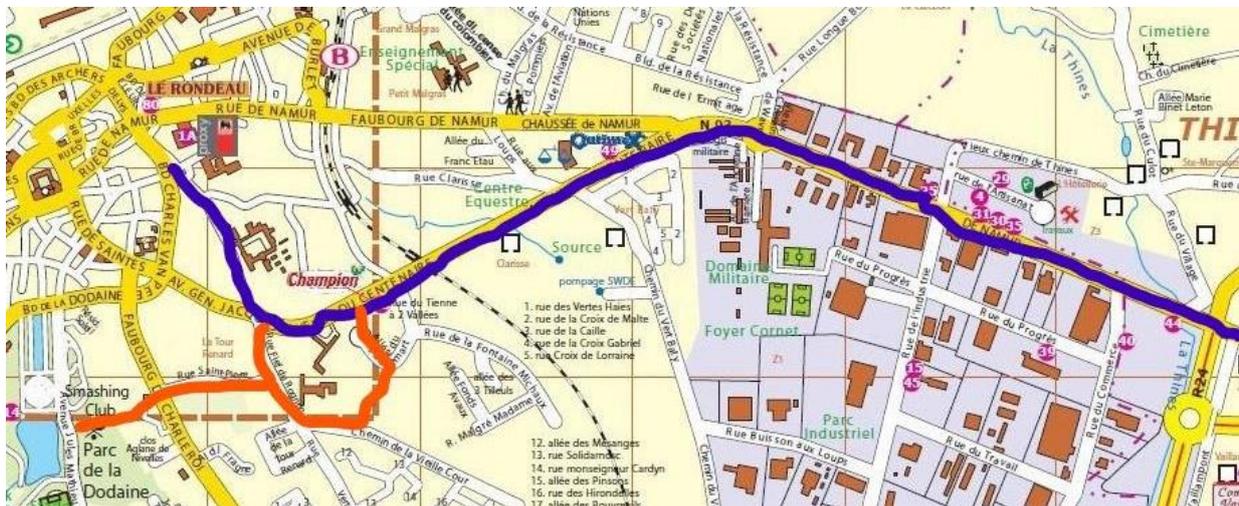
=> Place De Lallieux – Parc de la Dodaine

Il s'agit ici de compléter des aménagements existants pour une meilleure rentabilité grâce à des interconnexions avec le reste du réseau (Itinéraires 1 et 2).

Nous proposons, pour plus de visibilité, que la **chaussée de Namur** soit signalée « Itinéraire 4 » et que l'itinéraire 2 reprenne le **chemin du Vert Baty** et la **rue de l'Industrie**.

Dans les faits, la proposition concerne le prolongement des pistes cyclables de l'**avenue du Centenaire** jusqu'aux **rues Vandervelde (120 m ; VC = 134 ; SUL** qui permet de rejoindre la place E. de Lallieux, 500m) et **Fief de Rognon (160 m ; VC = 98 ;** pour rejoindre le parc de la Dodaine via le **chemin de la Paix, 350 m en SUL, et la future nouvelle entrée**).

En dehors de l'**avenue du Centenaire**, un marquage BCS CORRECT³ peut suffire pour signaler les itinéraires. Un élargissement du **chemin de la Paix (350 m ; VC = 156/164)** doit cependant être envisagé.



³ Les marquages BCS sur les voiries nivelloises ont, jusqu'à présent, toujours partiellement ou totalement été réalisés trop près du stationnement et/ou suivant une trajectoire inadaptée. Sources de risques ou de conflit, ces marquages sont plus néfastes que bénéfiques pour les cyclistes.

6. Les Carences du réseau

Les 4 itinéraires et les 13 extensions permettent de relier 38 des 43 pôles (sources de déplacement) déterminés dans l'étude des potentiels cyclables. Il reste encore à relier **Bornival**, la **rue du Béguinage**, le **parking bld Arbalétriers**, l'école de **Tumerelle** et le **complexe sportif de l'Argayon** pour être complet. Nous espérons que des opportunités de le faire se dégageront dans le futur.

a. En ce qui concerne le village de Bornival

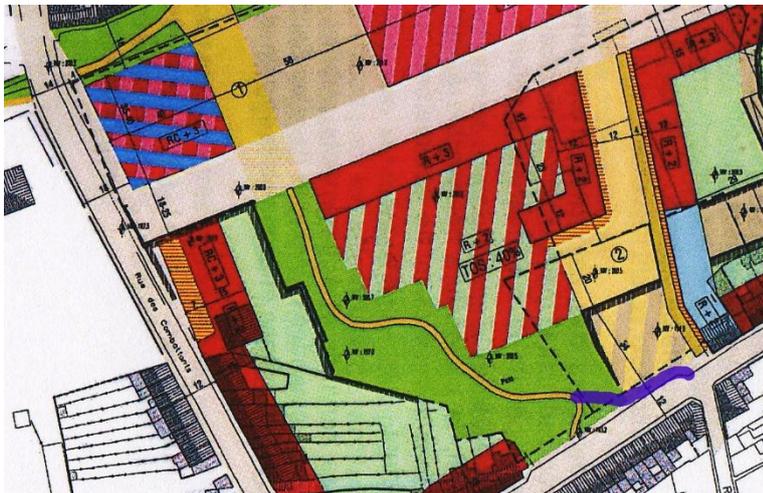
La liaison vers Bornival est conditionnée à la liaison vers Monstreu. Dès que celle-ci sera réalisée, il faudra évaluer l'intérêt d'investir dans des aménagements sécurisants pour les habitants de Bornival.

b. En ce qui concerne le Béguinage et le boulevard des Arbalétriers :

Les mises en zone 30 et en SUL de la **rue du Béguinage (VC max = 510)** ont déjà amélioré l'accessibilité et la sécurité des cyclistes.

Une limitation à 30km/h du **boulevard des Arbalétriers (VC max = 72)** à partir de la rue Saint-Anne compléterait bien le dispositif.

Une liaison au RAVeL lors de la réalisation du projet d'îlot Saint-Roch serait souhaitable et pourrait offrir un nouvel accès à la Grand-Place via la **rue Bléval (VC max = 78)**



Proposition de modification du projet de sentier pour rejoindre la nouvelle voirie prévue dans le projet

c. En ce qui concerne l'école de Tumerelle

Il serait intéressant de créer une piste cyclable dans la montée du faubourg de Namur, mais cela devrait se faire au détriment du stationnement !

d. En ce qui concerne le complexe sportif de l'Argayon :

Il n'y a pas d'autre solution envisageable que la modération de la vitesse à 30 km/h, ce qui a tout son sens dans ce quartier résidentiel, jusqu'à la chaussée de Mons.



D'autre part, le réseau proposé ne permet pas de relier directement tous les pôles. Il est développé autour du centre-ville. D'autres itinéraires ou liaisons pourraient se révéler importants dans le futur...

7. Quid du Schéma Directeur Cyclable Wallon (2010)

Cet important document a pour but de définir des itinéraires entre les villes wallonnes.

En ce qui concerne Nivelles, il proposait d'aménager des itinéraires pour rejoindre :

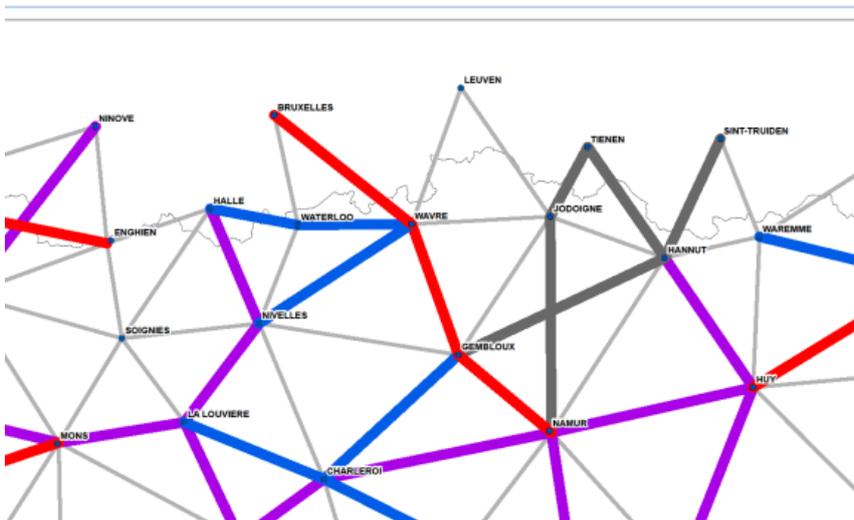
- Halle
- La Louvière
- Charleroi
- Gembloux
- Waterloo
- Wavre
- Gembloux



Par la suite, des priorités ont même été définies !

ÉTUDE D'UN SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE POUR LA WALLONIE

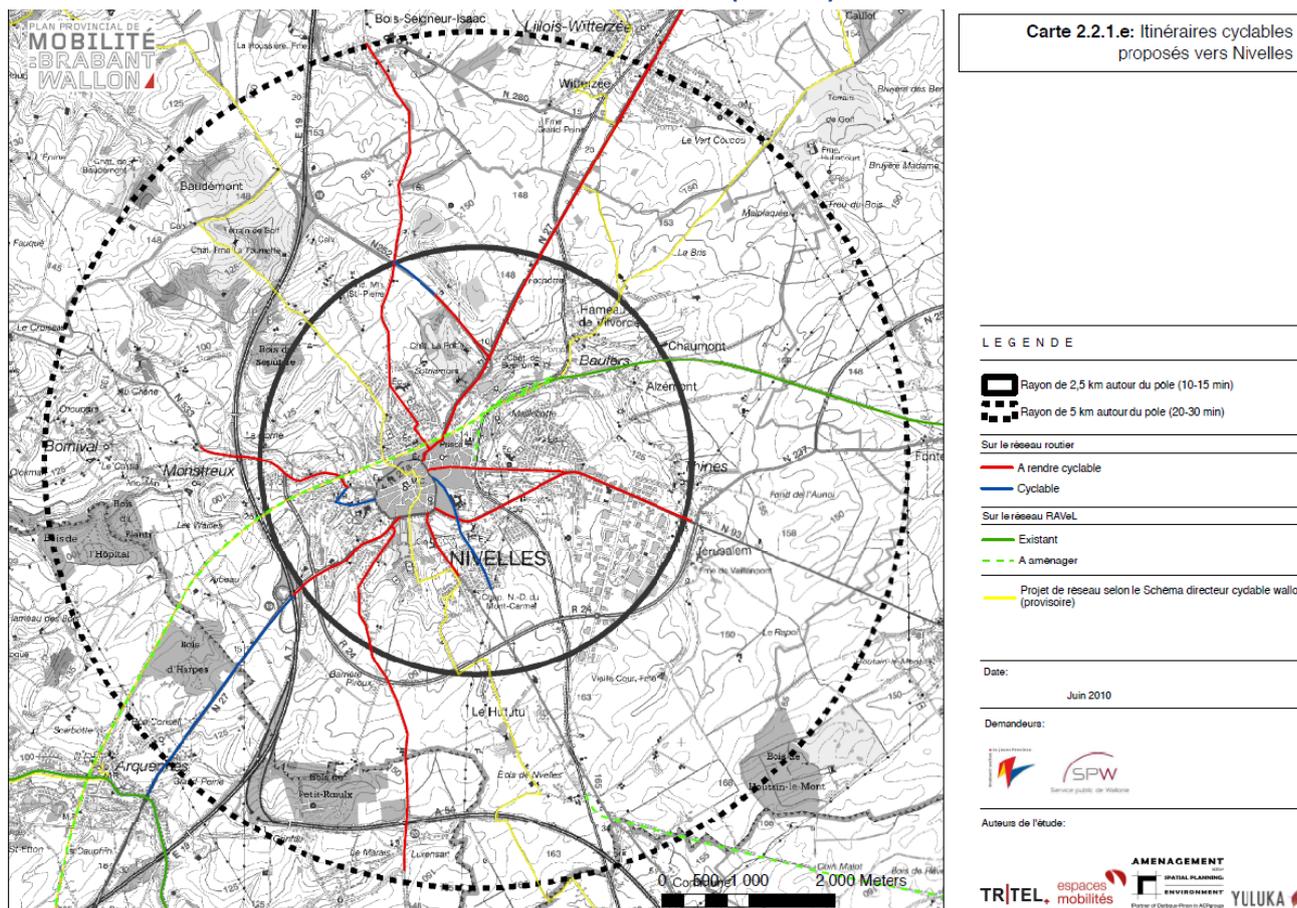
Liaisons prioritaires



Nous avons gardé dans notre projet les itinéraires du SDCW à l'exception d'un seul : celui qui traverse Baulers de l'église à la chaussée de Bruxelles via le chemin de Witterzee.

Nous laissons aux autorités le choix d'ajouter cette liaison à l'extension que nous proposons déjà !

8. Quid du Plan Provincial de Mobilité (2011)

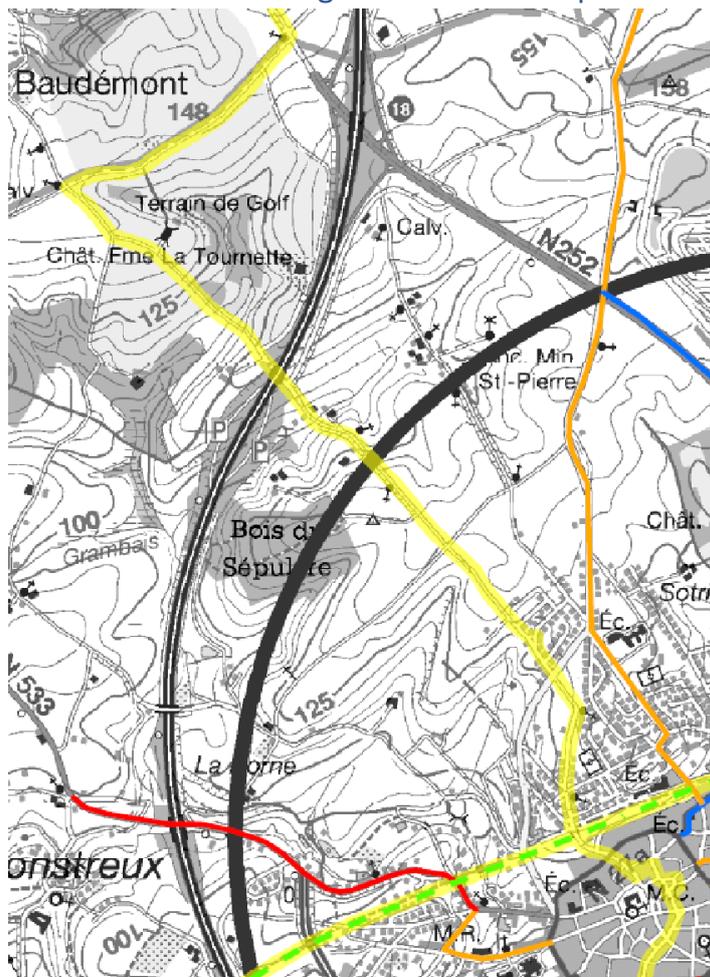


Ce document, très bien réalisé, reprenant, cette fois, des itinéraires pour le déplacement des cyclistes dans la ville, n'a malheureusement pas intéressé nos autorités communales. Actuellement, Les importants subsides provinciaux pour réaliser ces itinéraires ont été réaffectés au réseau Points-Nœuds !

A titre d'information, ce plan, alors qu'il s'arrête à l'intramuros (seule la liaison du SDCW est reprise dans l'hypercentre) rencontre 30 des 43 pôles de déplacement déterminés par notre étude et ce de façon assez efficace.

Nos précédentes propositions ne sont pas très éloignées de celles formulées dans ce plan. Voici les principales divergences :

a. Un itinéraire du terrain de golf vers la Grand-place :



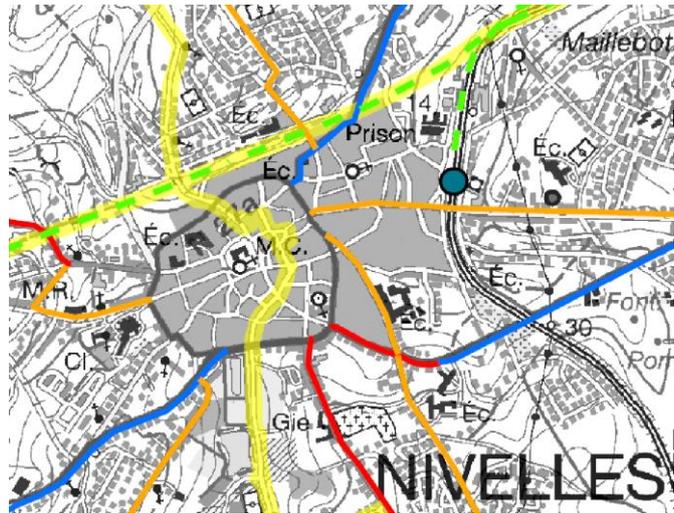
Passant par le **chemin de Baudémont** et la **rue du Mont-Saint-Roch** (VC max = 70 ; itinéraire repris dans le réseau PN), puis **faubourg** (VCmax = 52) et **rue Sainte-Anne** (VC max = 70).

Cette dernière partie bien que trop raide pour permettre une liaison dans les 2 sens, aurait un intérêt pour les usagers du RAVeL venant de l'Est et se rendant à la Grand-Place. Cependant, cet intérêt aura perdu beaucoup de sa substance si une liaison plus directe voit le jour via la **rue du Béguinage (proposition 6a)**.

La sécurisation pour les cyclistes 8-88 ans passerait immanquablement par la mise en sens unique dans la descente de la voirie jusqu'à **l'avenue Albert & Elisabeth** ; voire la mise en SUL de cette dernière avenue (ce qui apporterait aussi une solution de sécurisation pour les abords de l'académie de musique).



b. Des extensions au départ et à destination des boulevards :

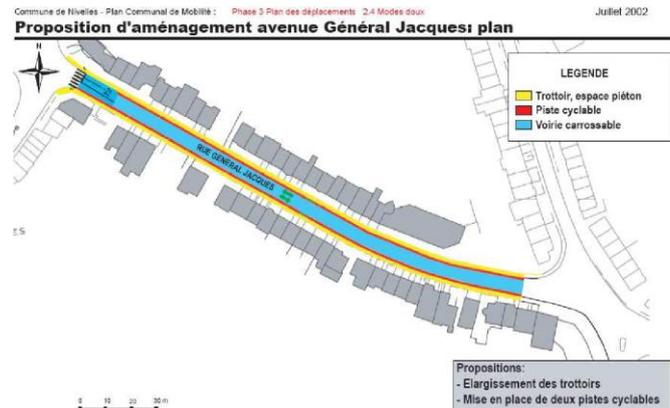


i. Faubourg de Charleroi (VCmax = 10)

Rendant plus direct l'accès vers le RAVeL pour les cyclistes venant de Bois de Nivelles (**que notre proposition 1biv**), l'intérêt relativement mineur est compensé par la largeur actuelle de la voirie qui permet aisément de tracer une piste cyclable séparée dans la montée et zone d'avancée cycliste aux feux.

ii. Avenue Général Jacques (VCmax = 50)

Déjà proposée lors du dernier plan communal de mobilité, cette liaison efficace ne peut être proposée, au vu du trafic, à l'ensemble des usagers, que moyennant un site propre dont la continuité n'a pas été prévue lors de la dernière réfection de la rue de Saintes.



Il existe une déviation acceptable via la rue Vandervelde (**proposition 5**)

iii. Rue/faubourg de Namur

L'aménagement de la rue de Namur (impossible dans le bas) a perdu beaucoup de son intérêt avec la suppression du passage à niveau et le déplacement futur de la gare.

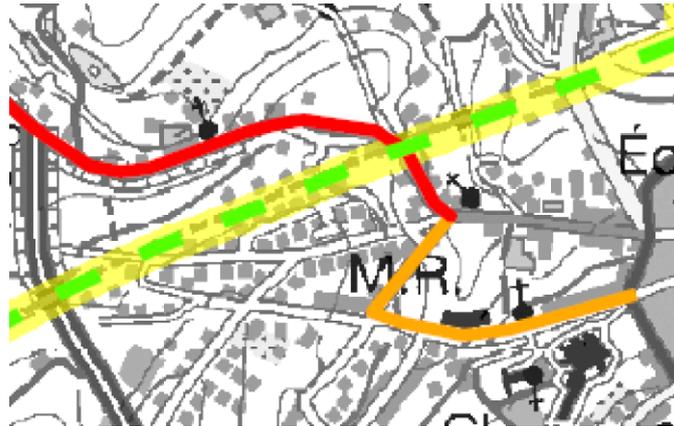
Nous privilégions l'itinéraire par l'avenue de Burlet.

Reste à évaluer l'intérêt d'une mise en SUL de **la rue de Namur** jusqu'à la rue Roblet (VCmax = 444) ainsi que l'instauration de pistes cyclables dans le **faubourg de Namur** (VCmax = 472)

iv. Faubourg de Bruxelles (jusqu'au RAVeL)

L'intérêt se situe essentiellement entre les feux de la rue du Cura et la rue Delvaux (VCmax = 144), mais la voirie supporte beaucoup de trafic et l'espace disponible ne permet pas d'aménagement en site propre.

c. Une liaison hôpital - chaussée de Braine-le-Comte



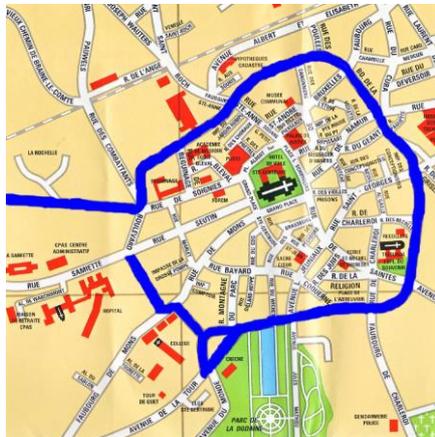
Si la prolongation d'une liaison en provenance de Monstreux pourrait se faire via la **chaussée de Braine-le-Comte jusqu'au RAVeL**, la création de pistes cyclables faubourg de Soignies ne peut se faire que grâce à la mise en sens unique limité de la voirie (ce qui devrait être envisagé vu l'augmentation des conflits entre automobilistes entre le boulevard et la rue de Sainte-Barbe).

Nous ne sommes pas convaincus par l'utilité d'un itinéraire spécifique vers l'hôpital ... par contre, vers la Grand-Place par la **rue de Soignies** ...

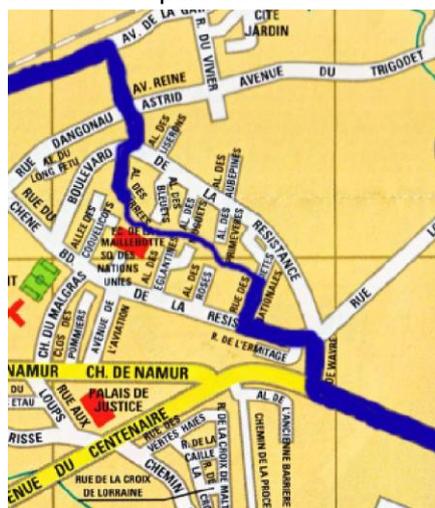
9. Quid des propositions d'itinéraires cyclables précédentes ?

Le GRACQ de Nivelles et la section ECOLO ont, par le passé, déjà proposé plusieurs projets de réseaux cyclables (2006,2007 et 2008). Certaines options qui avaient été développées à l'époque mériteraient de faire partie de la réflexion sur les développements futurs du réseau :

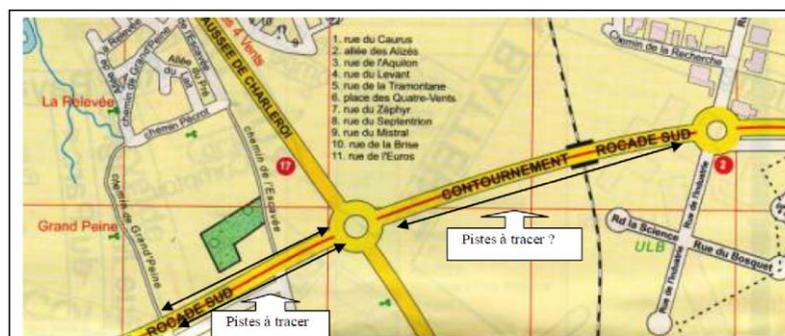
- a. L'installation de pistes cyclables sur l'ensemble des boulevards de la ville pour le développement d'une « petite ceinture cycliste ».



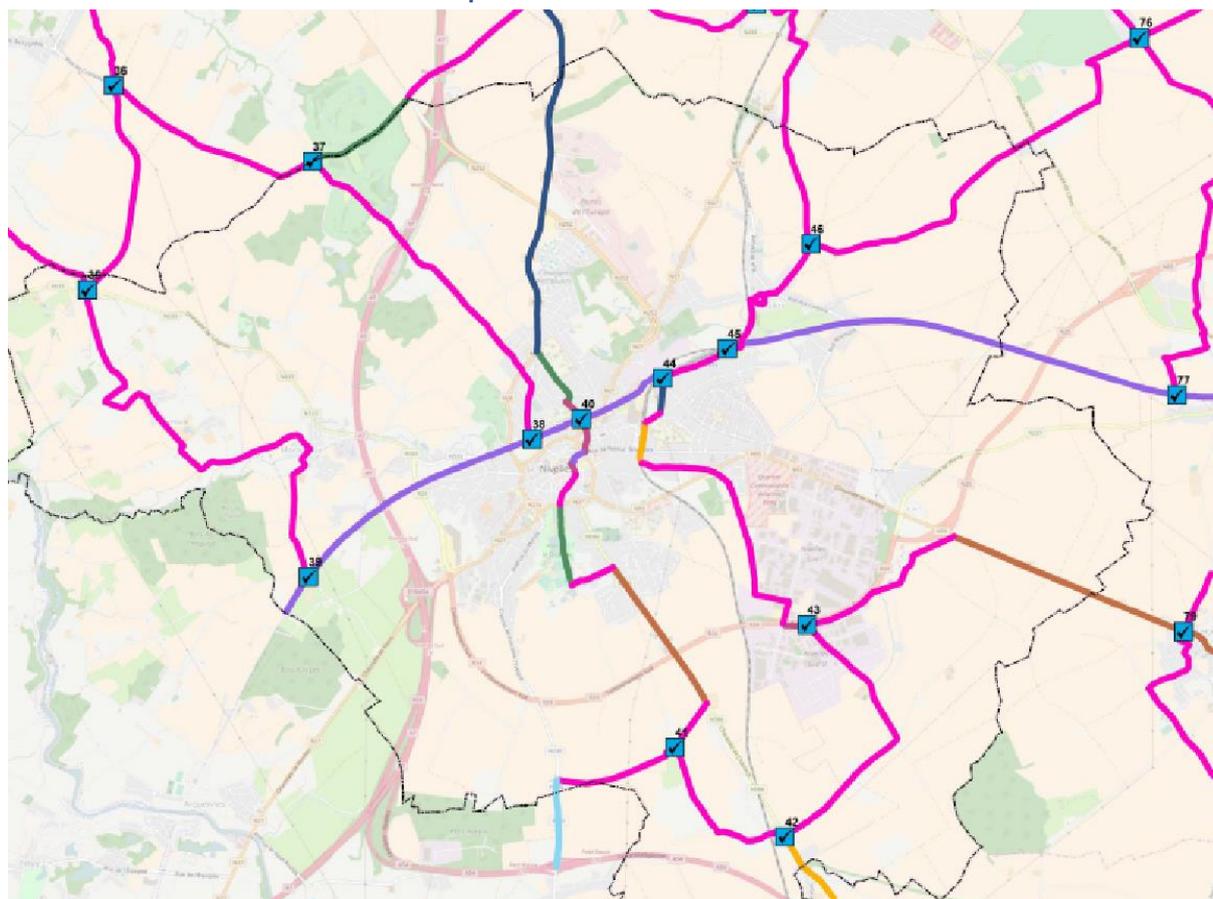
- b. Une liaison qui traverserait le parc de la Maillebotte



- c. Des pistes cyclables sur le contournement sud



10. Quid du réseau provincial Points-Nœuds ?



N'en déplaise à la Province, le réseau Points-Nœuds a été largement conçu pour des déplacements de loisirs. Il fait ainsi l'impasse sur de nombreux quartiers, écoles et magasins (il ne relie que 15 des 43 pôles de déplacement). Il évite également les grands axes, itinéraires les plus directs, et ne se base que sur les aménagements régionaux existants.

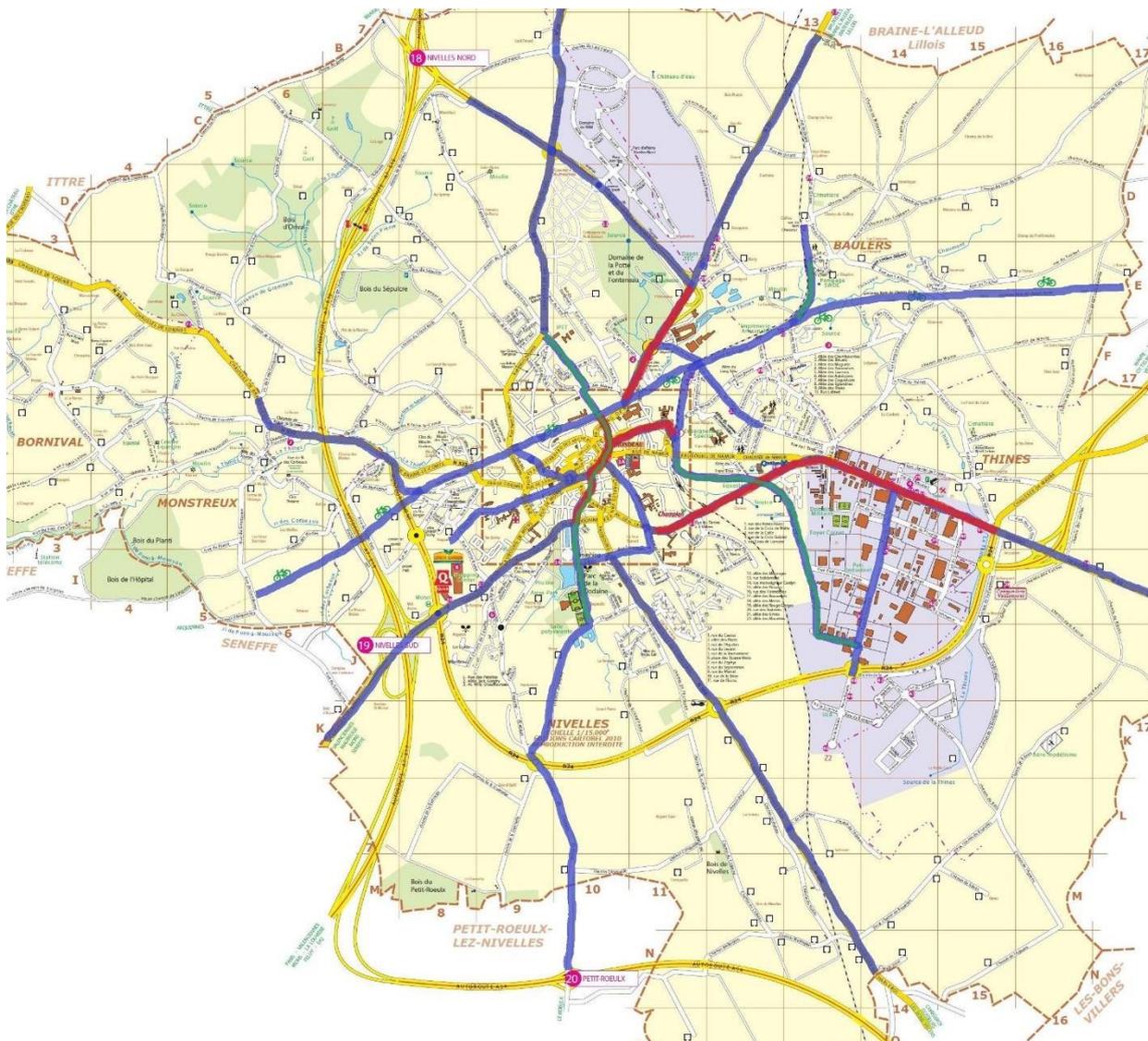
C'est ainsi qu'il n'y a que trois segments qui sont repris dans nos itinéraires qui servent aux déplacements quotidiens du plus grand nombre :

- Dans une extension de l'itinéraire 1 : de la **rue de Sotriamont** jusqu'au **parc de la Dodaine**
- Dans deux extensions de l'itinéraire 2 :
 - de la **rue Coparty** jusqu'à la **rue de l'Industrie**
 - sur **l'avenue de la Gare** (du RAVeL au centre de Baulers)

Les réseaux de mobilité et de loisirs ne sont pas concurrents, mais complémentaires. Il faut cependant admettre qu'un réseau de mobilité est plus utile au réseau de loisirs que l'inverse.

Il n'y a donc aucune raison de lui attribuer le statut de réseau structurant. Au contraire, il y a fort à parier que la réalisation des itinéraires cyclables communaux présentés ici, sera intégrée par la suite dans le réseau Points-Nœuds.

11. Conclusion : un réseau complet en 2030 ou 2040 ?



Le réseau proposé vise à offrir, dans un premier temps, une alternative de mobilité efficace, économique et écologique aux Nivellois tout en améliorant leur santé. Dans un second temps, le report modal devrait améliorer la mobilité globale et la sécurité de tous les citoyens.

S'il existe d'autres solutions pour améliorer les conditions de mobilité, le vélo est celle qui apporte de loin le plus d'avantages.

De plus en plus de villes, d'autres régions l'ont compris, parfois depuis fort longtemps pour les plus pragmatiques.

Nous avons, en fait, des décennies à rattraper !

En résumé, pour que la Ville obtienne **un réseau cyclable structurant efficace**, qui participera à une amélioration globale de sa situation de mobilité, il s'agit surtout **d'avoir le courage politique pour** :

1. **Prendre de l'espace à la voiture**, en supprimant une bande de circulation, sur 1500 m, pour mettre en SUL avec une ou des pistes cyclables :
 - La rue Jeuniaux (230 m, VC max = 644)
 - L'avenue Burlet (100 m, VC max = 846)
 - La trémie sous voies (130 m, VC max = 508)
 - La rue Clarisse (700 m, VC max = 202)
 - La rue Samiette (350 m, VC max = 150)
2. **Réduire la vitesse et dégager des moyens financiers** (en sollicitant les subsides provinciaux et régionaux) pour investir dans des aménagements sécurisants et favorisants :
 - Avenue Albert & Elisabeth (VC max = 738)
 - Rue du Cura (VC max = 928)
 - Rue Saint-Georges (VC max = 138)
 - Rue du Vert Baty (VC max = 68)
 - Rue de l'Industrie (VC max = 92)
 - Chemin de la Paix (VC max = 164)
3. Se donner les moyens **d'offrir des parkings sécurisés** :
 - À la Grand-Place (VC max = 1117)
 - Au parc de la Dodaine (VC max = 680)

Et des parkings court terme de qualité (pas de pince-roues), notamment dans les écoles !

4. **Obtenir de la Région Wallonne des aménagements** sur ses voiries :
 - Boulevard de la Dodaine y compris le SUL (VC max = 218)
 - Chaussée de Mons (VC max = 164)
 - Chaussée de Namur (VC max = 246)
 - Chaussée et Faubourg de Bruxelles (VC max = 156)
 - Chaussée de Charleroi (VC max = 52)
 - Rocade Nord (VC max = 18)
 - Chaussée de Braine-le-Comte (VC = 48)
5. **Obtenir d'Infrabel la résolution des problèmes d'accès de la gare (ascenseurs, goulottes, abaissement de bordures, ...) et la réalisation de la jonction entre les 2 parties du RAVeL.**

Nous avons déjà des décennies de retard par rapport aux autres régions européennes dans le développement du vélo comme moyen régulier de transport, il est temps de s'y mettre pour enfin permettre aux Nivellois de se déplacer aussi, s'ils le veulent grâce à ce moyen efficace, économique, sain, écologique qui doit devenir également sûr.

Il s'agit d'une aspiration dans le chef de citoyens de plus en plus nombreux !

ANNEXE 3 :

Description des problèmes rencontrés par les cyclistes sur le site de la gare SNCB de Nivelles"



2017

DESCRIPTION DES PROBLEMES RENCONTRES PAR LES CYCLISTES SUR LE SITE DE LA GARE SNCB DE NIVELLES



Table des matières

ANNEXE 3 :

Francis Doignies

GRACQ Nivelles

15/11/2017

1. Introduction :	55
2. Problème majeur : le stationnement vélo.	56
a. Stationnement à côté de la gare	56
b. Stationnement sur le parking moto	56
c. Stationnement sur le parking de l'autre côté	57
d. « Futur » parking sécurisé	57
3. Accessibilité des voies :	58
4. Accessibilités du site : infractions obligatoires, vexations et incohérences	59
a. Venant de la rue de Namur (et rue de la Fonderie) :	60
i. L'aller vers le bâtiment gare-parking couvert :	60
ii. Le retour du bâtiment gare-parking couvert :	60
iii. L'aller vers le passage sous voies - parking moto	61
iv. Le retour du passage sous voies - parking moto	61
b. Venant de l'avenue de Burlet	62
i. L'aller vers le bâtiment gare-parking couvert :	62
ii. Le retour du bâtiment gare-parking couvert :	62
iii. L'aller vers le passage sous voies - parking moto :	63
iv. Le retour du passage sous voies - parking moto :	63
c. Venant de la rue G. Willame	64
5. Liaisons avec la ville	65
a. Le RAVeL	65
b. ...Et le reste de la ville	65
6. Nos solutions pour permettre de se déplacer à vélo	66
7. Nos solutions pour donner l'envie de prendre sa bicyclette	68
8. Conclusion	68

1. Introduction :

On estime entre 100 et 200 le nombre de cyclistes quotidiens qui prennent le train à Nivelles, plus de la moitié embarque leur cycle sur le train.

Lors de la conception/construction du nouveau plateau pour la future gare RER, les cyclistes ont été « oubliés/négligés ». (Après tout, ils peuvent se débrouiller avec les aménagements routiers et piétons !)

Le résultat :

- ⇒ Pas d'accès cyclable aux parking vélos, pas de parkings sécurisés
- ⇒ Accès à la gare, et aux voies de chemins de fer compliqués et/ou difficiles,
- ⇒ Pas de connexion avec le RAVeL, ni de pistes cyclables pour rejoindre la ville et le zoning.

Après notre découverte fortuite des plans, nous avons sollicité une réunion mais il était trop tard ! Nous n'avons pu, à l'époque, obtenir qu'un SUL !



A l'exception du stationnement, l'importance que les autorités accordent et accorderont à ces problèmes est et sera directement liée à la politique que ceux-ci veulent et voudront mener à Nivelles.

La majorité des usagers actuels (le premier pourcent de déplacement cyclable) s'accommodent en général d'une situation où ils ne sont pas prévus. Mais si l'on veut une croissance de la part modale cycliste, il ne faut pas se contenter de permettre l'utilisation de la bicyclette, il faut la favoriser, voire même donner l'envie de l'utiliser !

2. Problème majeur : le stationnement vélo.

Quelle que soit la politique cyclable que l'on veut mener, il y a la nécessité de rencontrer le besoin des usagers de pouvoir laisser son vélo à la gare en étant sûr de le retrouver plus tard.

Avec l'arrivée des vélos à pédalage assisté, dont la valeur peut atteindre plusieurs milliers d'euros, la nécessité d'un stationnement hautement sécurisé doit être une priorité !

a. Stationnement à côté de la gare

S'il faut reconnaître que le nouveau parking vélo couvert, par le contrôle social qu'il permet, semble avoir réduit le nombre de vol et de dégradation aux vélos, courants sur l'ancien site, il est loin de rencontrer les besoins de tous. Il n'est, en effet pas raisonnable d'y laisser un vélo de valeur pour une longue durée.



Comble de la vexation, Ce parking principal est inaccessible à vélo !

b. Stationnement sur le parking moto

Avec le déplacement de l'accès aux voies, les cyclistes-navetteurs venant du centre remontent l'avenue de Burlet, et non la rue de Namur, pour prendre leur train. Si la plupart, ont des vélos pliables, les autres préfèrent accrocher leur vélo à proximité du tunnel d'accès, souvent autour du parking moto.



Dans l'avenir, il faudrait rencontrer cette demande de proximité de stationnement, car remonter à côté de la gare pour ensuite revenir à pied fait perdre du temps et suscite un effort non négligeable.

c. Stationnement sur le parking de l'autre côté

Le petit parking pour les usagers venant du nord-est (Baulers, Genappe, Maillebotte) est inadapté et insuffisant. En effet, un râtelier type pince-roue, ne permet pas de fixer le cadre et n'est pas utilisable par tous les types de vélos. De plus, la taille du râtelier est insuffisante pour le nombre de vélos et ce stationnement n'est pas couvert.



d. « Futur » parking sécurisé

Attendu depuis plusieurs années, réclamé de toutes les manières possibles, ce parking « sécurisé », prévu dès l'origine, n'est toujours pas accessible au commun des cyclistes.

Et quand, finalement, il le sera, il ne fera toujours pas l'unanimité : inaccessible à vélo (accès via trottoir ou escalier), situé à un endroit où l'on constate du vandalisme, tant la sécurité de ce parking que son coût sont des inconnues !



3. Accessibilité des voies :

Pas d'ascenseurs, goulottes manquantes ou bordures trop étroites sans goulotte.



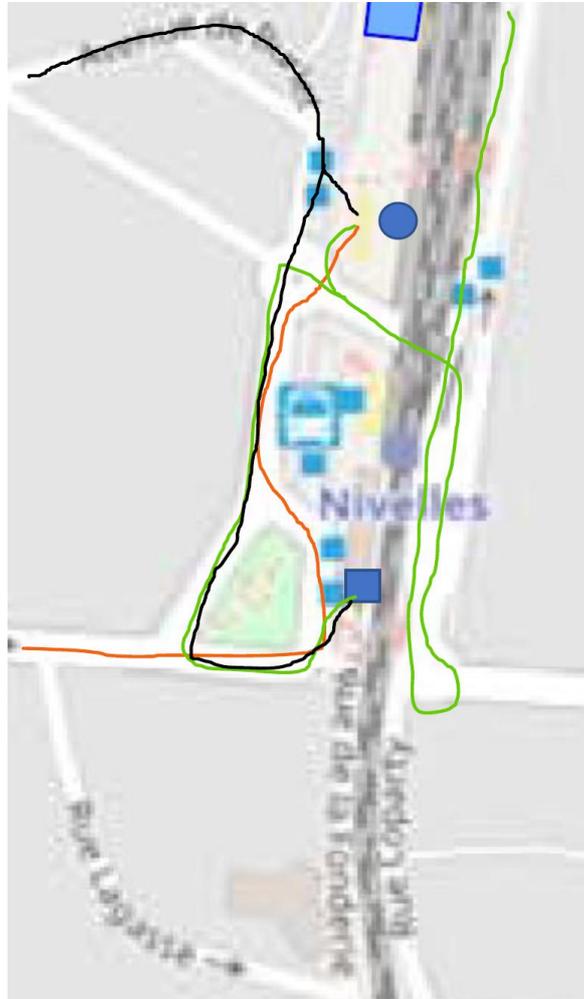
Quelle facilité pour les vélotouristes ou les parents dont les lourds vélos ne sont pas faciles à porter.



La situation est déplorable tant pour les PMR que pour les cyclistes chargés !

Des usagers peut-être trop peu nombreux pour intéresser le service public ?

4. Accessibilités du site : infractions obligatoires, vexations et incohérences



Il y a 3 zones de destinations pour les cyclistes :

- Le bâtiment « gare » avec le parking vélo principal couvert
- L'accès aux voies avec le parking moto couvert (également utilisé par certains cyclistes)
- Le parking voiture avec le futur parking vélo sécurisé qui ne présente quasi pas de difficulté propre à l'exception de l'accès piétons au futur parking et la fermeture la nuit du parking.

On peut résumer l'arrivée des cyclistes par 3 origines :

- Les rues de Namur-Fonderie au sud
- L'avenue de Burllet au nord.
- Ceux venant de la rue Willame ayant les mêmes problèmes en plus de leur traversée peu sécurisée.

a. Venant de la rue de Namur (et rue de la Fonderie) :

i. L'aller vers le bâtiment gare-parking couvert :

Pour rejoindre le parking vélo, faut y aller à pied ou rouler sur le trottoir à moins de prendre la voirie réservée au bus !

Parfois, on peut essayer de profiter de la bordure rabaissée entre 2 arrêts de bus mais il est souvent inaccessible aux heures de pointe.



Et, en principe, pas question de rouler dans la zone réservée aux bus qui se trouve juste devant !



ii. Le retour du bâtiment gare-parking couvert :

Le retour pose, en plus des problèmes cités précédemment (accès piéton, bordure), celui du contre-sens dans la zone de bus.

iii. L'aller vers le passage sous voies - parking moto

La trajectoire la plus évidente, c'est le passage pour piéton à contre-sens de la circulation ! Praticable quand il y a des piétons ou des automobilistes compréhensifs sinon c'est le sens interdit du dépose minute.

De toute façon, il y aura infraction puisque la circulation sur le plateau est interdite aux cyclistes, mobylettes, scooters et motos pour rejoindre leur parking !



iv. Le retour du passage sous voies - parking moto

Par contre, pour repartir vers la rue de la fonderie (la rue de Namur n'est pas encore un SUL), on s'insère facilement dans la circulation grâce à la route du dépose minute



b. Venant de l'avenue de Burlet

i. L'aller vers le bâtiment gare-parking couvert :

Pour l'accès au parking vélo et à la gare, c'est le détour obligatoire avec la côte de la rue de Namur !



Un détour par une côte qui pousse la plupart à prendre la rue ou la zone réservée aux bus en contre-sens !



ii. Le retour du bâtiment gare-parking couvert :

Logiquement en revenant du parking ou pour plus de facilité/sécurité en venant de la gare, les cyclistes empruntent la zone réservée aux bus.

- iii. L'aller vers le passage sous voies - parking moto :
L'accès aux voies est facile grâce à la voirie de dépose minute. Ensuite, c'est l'espace exclusivement piéton pour rejoindre le parking.
- iv. Le retour du passage sous voies - parking moto :
Par contre pour repartir, après avoir peut-être marché à côté de son vélo, le cycliste se retrouve à contre-sens à moins qu'il ne continue à marcher ou qu'il ne respecte la loi et remonte sur le rond-point pour redescendre sur l'avenue de Burllet.



Encore une fois, l'ensemble des cyclistes repartent à contre-sens, ce qui n'est pas toujours très aisé aux heures de pointes.

c. Venant de la rue G. Willame

En plus des problèmes cités précédemment, les usagers allant de l'autre côté des voies doivent emprunter la trémie. Celle-ci, avec son virage aveugle, sans le moindre aménagement cyclable est, vers la rue Willame, pour le moins stressant pour les cyclistes non-confirmés, accompagnés d'enfants ou plus lents.



Il est en tout cas certain qu'aucun parent responsable ne laisserait son enfant y circuler seul pour rejoindre une des écoles toute proches !

5. Liaisons avec la ville

a. Le RAVeL

Suite à l'aberration de l'absence de connexion avec le RAVeL, la ville a eu la volonté de réaliser un accès pour les usagers du RAVeL venant de Baulers-Genappe grâce à la nouvelle rue par-delà l'eau. Malheureusement, cette liaison renforce la complexité du carrefour Maillebotte/Liberté/Déportés et n'est actuellement qu'en sens unique.



Pour les usagers du RAVeL venant du sud, cela représente un trop grand détour et ils viendront de préférence par l'avenue de Burlet.

b. ...Et le reste de la ville

Pour ce qui est de connecter « cyclablement » la gare au reste de la ville, les autorités ont opté pour une réduction discrète de la vitesse et la mise en place généralisée de bandes cyclables suggérées (BCS).

Mais comme à chaque fois à Nivelles, celles-ci sont mal placées et indiquent une trajectoire déconseillée aux cyclistes¹ car elles les invitent à rouler trop près des voitures en stationnement.



Renseignement pris, cette situation est le résultat d'un conflit entre la distance prévue en cas de stationnement pour la sécurité des cyclistes et la distance prévue entre les BCS pour le confort occasionnel des automobilistes (en cas de dépassement d'un cycliste pendant le croisement d'un autre). C'est le confort (très très) occasionnel qui a prévalu.

De manière plus générale, il y a un manque d'infrastructure permettant de relier facilement, en toute sécurité la gare avec le centre, le zoning et le centre d'affaires. Si d'aventure, la ville souhaitait, non plus permettre mais promouvoir le déplacement cyclable, ces liaisons devraient être une priorité.

¹ Voir fiches Rapport Permanent des difficultés cyclables nivelloises

6. Nos solutions pour permettre de se déplacer à vélo

- Des parkings sécurisés :
 - o Ouverture de l'espace parking prévu avec moyen(s) de sécurisation adéquat(s) (accès, caméra,...)
 - o Des box individuels (exemple : gare d'Ottignies)



- o Un râtelier correct, couvert et plus grand du côté de la rue G. Willame (exemple : gare de Vielsalm)



- Une meilleure signalisation de la zone 30
- Un statut cyclo-piéton pour la zone piétonne devant le passage sous voies
- Les espaces bus autorisés aux cyclistes avec SUL au départ du rond-point



- Rabaissement de bordures dans le rond-point pour rejoindre le parking moto et le passage sous voies



- Rabaissement de bordures pour permettre de rejoindre le parking vélo du bâtiment de la gare



- La mise en place de goulottes utilisables par les cyclistes (exemple gare de la Hulpe) et la mise en fonction des ascenseurs pour rejoindre les voies



- Un itinéraire au départ du RAVeL grâce à la mise en SUL de la rue par Delà l'eau.
- Un aménagement de la voirie de dépose-minute :
 - o Devient un SUL
 - o Agrandit côté prison pour faciliter le passage des cyclistes et des voitures

7. Nos solutions pour donner l'envie de prendre sa bicyclette

- Du service pour les cyclistes. À défaut d'un vrai point vélo :
 - o Des informations sur les itinéraires cyclistes, les vélocistes, ...
 - o Une station de gonflage sur place (exemple : gare de Namur)



- o Des stations de recharge dans les parkings sécurisés pour les vélos à pédalage électrique.
- Un itinéraire cyclable sécurisé vers le centre :
 - o Avenue de Burllet en sens unique limité avec pistes cyclables ?
- Un itinéraire cyclable vers le zoning
 - o Sens unique limité avec pistes cyclables pour la trémie
 - o Rue clarisse en SUL
- Un itinéraire cyclable vers le centre d'affaire et le val de Thines
 - o Un chemin réservé dans ou à côté du parking voiture
- Un itinéraire cyclable pour rejoindre l'avenue du Centenaire
 - o Un nouvel accès le long de la voie de chemin de fer jusqu'à la rue Coparty

8. Conclusion

Nous n'avons, suite aux investissements réalisés pour le RER, qu'une gare où le cycliste est « toléré ». Il est bien sûr trop tard pour réaliser une vraie gare multimodale bus-voitures ET vélos mais de petits aménagements pourraient rendre la gare plus accueillante pour les cyclistes.

Il faut reconnaître que contrairement à la SNCB, la ville a fait des efforts pour rendre possible l'usage du vélo autour de la gare. Mais cette approche ne rencontre pas les besoins de nombre de Nivellois et de la mobilité en général. Ils sont nombreux ceux qui auraient bien voulu prendre leur vélo mais ont dû y renoncer faute d'aménagements.

Nous espérons qu'à moyen terme, des aménagements verront le jour pour rejoindre la gare à vélo de manière totalement sûre et confortable. Et qu'ainsi les Nivellois aient envie de rejoindre la gare à vélo.