

Molenbeek



EN RÉSUMÉ

Les ambitions internationales de l'accord de Paris de 2016 doivent se traduire par des actions concrètes à tous les niveaux de pouvoir.

Le niveau de pouvoir communal est un niveau important dans le développement d'une politique vélo. Les élus locaux ont une responsabilité dans la transformation des habitudes de mobilité qui permettront de relever le défi de la transition vers une société bas-carbone.

Il ne s'agit donc pas de faire plaisir à une minorité de joyeux cyclistes, mais bien d'améliorer la mobilité de chacun en développant de manière crédible l'alternative que représente la mobilité douce.

Pour ces différentes raisons, les cyclistes Molenbeekois demandent :

- La création d'une commission mobilité
- L'utilisation active de la fiscalité pour opérer un shift modal vers la mobilité douce
- Le positionnement des partis sur les aménagements du RER vélo
- La publication d'un plan communal de mobilité (obligatoire dans le cadre du plan régional de mobilité)

PROPOSITIONS DU GRACQ POUR LES COMMUNES DE WALLONIE ET BRUXELLES

Table des matières

TABLE DES MATIÈRES	3
MA COMMUNE S'ENGAGE POUR UNE POLITIQUE CYCLABLE !	4
RER VÉLO	5
LA SÉCURISATION DES CARREFOURS ET DES PISTES (CH. DE GAND)	6
L'ENTRETIEN DU RÉSEAU CYCLABLE	7
LE STATIONNEMENT VÉLO	8
FISCALITÉ	9
L'INTERMODALITÉ (ACCESSIBILITÉ ET PARKING)	10
DES ITINÉRAIRES CYCLABLES DE QUALITÉ (CONTINUS ET BALISÉS).....	11
LA GÉNÉRALISATION DU 30 KM/H ET FERMETURE DES QUARTIERS	12
LE BREVET DU CYCLISTE	13
ENCOURAGER LE DÉVELOPPEMENT DU VÉLO DANS LA COMMUNE	14
RENFORCER LE RÔLE DE LA POLICE LOCALE DANS LA POLITIQUE CYCLISTE COMMUNALE.....	15
ANCRER LE VÉLO DANS LES PROCESSUS DE PLANIFICATION ET DE CONCERTATION	16

Ma commune s'engage pour une politique cyclable !

ENJEUX

Les enjeux vont au-delà du développement du vélo dans nos communes. Il s'agit également de se positionner sur des thèmes tels que la **mobilité durable**, la **qualité du cadre de vie**, le **partage et l'organisation de l'espace public**, le **bien-être** et la **santé publique**, la **participation citoyenne**, l'**éducation**, la **cohésion sociale**...

VOLONTÉ POLITIQUE

Une politique cycliste volontariste est indispensable pour faire avancer nos villes et villages vers un mode de fonctionnement innovant et durable. Cette volonté doit se traduire dans un **PCM** qui doit servir de base de discussion pour tous les aménagements communaux. **Un territoire cyclable résulte de la mise en place d'un processus politique adéquat et non pas du relief ou de la météo.**

INFRASTRUCTURES ET PROMOTION

Les aménagements consistent en un **réseau cyclable local, continu et cohérent** qui permet à tout citoyen d'effectuer un parcours en toute **sécurité**. Quelques éléments-clés doivent toutefois retenir toute l'attention : **offre de stationnement-vélo de qualité**, **suppression des points noirs sur le réseau**, **entretien du réseau cyclable**, **intermodalité réfléchie**...

Il faut **améliorer l'image du vélo et travailler les freins** par des **mesures de publicité, de conseils, de sensibilisation et d'éducation**.

INTERACTION ET COORDINATION

La **stratégie** doit être élaborée de manière **concertée avec les administrations, les associations cyclistes et les usagers**. Les échanges entre ces acteurs et les partenariats qui peuvent en découler sont essentiels. L'idée d'une commission de mobilité réunissant les différents acteurs (commerçant, cycliste, habitant...) doit permettre de dégager des consensus sur les futurs aménagements.

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 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



Et surtout...

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

THÉMATIQUE « AMÉNAGEMENTS »

RER vélo

DE QUOI PARLE-T-ON ?

Les RER vélo est un réseau qui doit permettre de relier Bruxelles à sa périphérie par la création d'aménagement continu et direct (autoroute vélo), les pistes sont en site propre, soit bidirectionnel (3m de large) soit mono directionnel (2m de large de part et d'autre de la voirie)

LA SITUATION ACTUELLE ?

Le RER vélo se trouve dans les cartons de l'administration et le dossier prend la poussière. Des conflits entre niveau de pouvoir ralentissent la réalisation du réseau. Ce qui diminue l'attrait touristique de Bruxelles et de Molenbeek (hôtel à proximité du canal). Dans d'autre région, les réseaux cyclable longue distance tire vers le haut les chiffres du tourisme, Bruxelles en général et Molenbeek en particulier prennent du retard dans ce dossier.

LES ENJEUX ?

- Promouvoir les déplacements longue distance et le tourisme à vélo.
- Attirer une nouvelle clientèle de touriste à Bruxelles et Molenbeek en particulier.
- Favoriser la création de cheminement vélo par le positionnement de la commune en faveur de ces aménagements

CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

Nous souhaitons que la commune se positionne en faveur des aménagements du RER vélo sur son territoire.

- Les tronçons concerné sur le territoire de Molenbeek comprennent : le canal, la chaussée de Ninove, la rue Charles de Gronckel, la rue Verheyden, la rue de Bonne, la rue de Bermingham et le Bvd Léopold II.
- Nous souhaitons que pour chacun de ces tronçons la commune se positionne sur le type et l'emplacement des aménagements et ce de manière concerté.

POUR ALLER PLUS LOIN...

[HTTPS://MOBILITE-MOBILITEIT.BRUSSELS/FR/SE-DEPLACER/VELO/LE-RER-VELO](https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/se-deplacer/velo/le-rer-velo)

[HTTPS://WWW.PROVELO.ORG/FR/PAGE/UN-RER-VELO-RELIANT-BRUXELLES-SA-PERIPHERIE](https://www.provelo.org/fr/page/un-rer-velo-reliant-bruxelles-sa-peripherie)

THÉMATIQUE « AMÉNAGEMENTS »

La sécurisation des carrefours et des pistes (Ch. de Gand)

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. **Le cycliste doit être visible et prévisible afin d'assurer sa sécurité.** En général, il convient de **favoriser la mixité et la réduction de vitesse** afin de limiter l'écart de vitesse entre les usagers. Si cela est impossible, il faut veiller à réduire les points de conflits potentiels entre usagers.

- **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).

POUR ALLER PLUS LOIN...

PRESTO

- Les carrefours à feux : www.gracq.org/sites/default/files/presto_carrefour_feux.pdf
- Les carrefours giratoires : 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
- Les croisements dénivelés : 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

Bruxelles – Vadémécum vélo :

- Aménagements cyclables en giratoires : www.gracq.org/sites/default/files/rbc_giratoires.pdf
- Bruxelles – Aménagements cyclables en carrefour : 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, travail sur les bordures)** 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 débris 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.
- **L'amélioration du confort des pistes en particulier un travail pour mettre les bordures à niveau 0**

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.

POUR ALLER PLUS LOIN...

- Fix my street – Plateforme de signalement de problèmes sur l'espace public en Région bruxelloise : fixmystreet.irisnet.be
- Uello - Plateforme de signalement de problèmes vélo en Wallonie : uello.be

THÉMATIQUE « AMÉNAGEMENTS »

Le stationnement vélo

DE QUOI PARLE-T-ON ?

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

LA SITUATION ACTUELLE ?

Actuellement, les **parkings vélo sont insuffisants** et ne répondent pas de manière adéquate aux besoins des cyclistes. En 2015, 5500 vols de vélos ont été déclarés à Bruxelles et en Wallonie, alors que le **nombre réel de vols est évalué à plus de 10 000** ! 51 % des personnes qui ne font pas de vélo citent la **peur du vol comme obstacle à la mise en selle**. Le parking vélo constitue un véritable incitant à la pratique du vélo pour un coût 10 à 20 fois moindre qu'un parking automobile. A Molenbeek, le stationnement d'un vélo coûte deux fois le prix du stationnement voiture.

LES ENJEUX ?

- **Réduction du nombre de vols et d'actes de vandalisme, amélioration de l'accessibilité à vélo**, contribution au **transfert modal**.
- **Réponse à une demande des cyclistes** actuels et des futurs cyclistes.
- **Augmentation significative du nombre de Box vélo**

CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

Nous demandons une **amélioration qualitative et quantitative** de l'offre de stationnement vélos (sur et hors voirie). La commune doit intégrer le vélo dans chacune de ses nouvelles réalisations et installer des parkings vélo aux endroits stratégiques : lieux de travail, écoles, petits commerces, centres commerciaux, sportifs et culturels, hôpitaux, gares et autres points d'intermodalité, restaurants, lieux de culte...

Un parking vélo doit être :

- **proche** des lieux de destination ;
- **sûr** pour le vélo et son utilisateur (éviter les lieux sombres et isolés, miser sur un lieu où le contrôle social sera élevé) ;
- **accessible** (absence d'obstacles depuis la voirie et accessibilité pour tous) ;
- **confortable** (bien éclairé, propre, adapté à tout type de vélos, couvert...) ;
- de **qualité** (solide, stable, espacé, facile à entretenir, permettant d'accrocher le cadre et la roue avant du vélo et adapté à la durée de stationnement). Les arceaux en U renversé, peu coûteux, conviennent bien pour le court terme, tandis que pour le long terme, il faut envisager un parking avec un accès sécurisé (box vélo, local vélo, à l'intérieur d'un parking public...). Il faut proposer du stationnement adapté pour tous les vélos (avec 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).

Le prix du stationnement vélo longue durée doit être ramené au prix de la carte stationnement (ou inversement) afin que le stationnement du vélo ne constitue pas un frein au transfert modale.

POUR ALLER PLUS LOIN...

- Wallonie – Le stationnement vélo (SPW) : www.gracq.org/sites/default/files/spw_stationnement.pdf
- Bruxelles – Le stationnement vélo : www.gracq.org/sites/default/files/rbc_stationnement.pdf
- PRESTO
 - Stationnement cycliste en centre-ville : gracq.org/sites/default/files/presto_stationnement.pdf
 - Solutions de stationnement et de stockage des vélos : gracq.org/sites/default/files/presto_stockage.pdf

THÉMATIQUE « AMÉNAGEMENTS »

Fiscalité

DE QUOI PARLE-T-ON ?

La fiscalité est un des outils à disposition des communes permettant d'agir sur les comportements, cet outil est peu utilisé pour accompagner des changements en matière d'habitude de mobilité.

LA SITUATION ACTUELLE ?

En matière de fiscalité la commune manque de volontarisme et n'utilise pas les outils à sa disposition pour favoriser les alternatives aux tout à la voiture. Le prix d'une location d'emplacement dans un box vélo (assurant un niveau de sécurité équivalent au stationnement voiture en voirie) revient deux fois plus cher qu'une carte de stationnement riverain. (30€ et 60€). Cette situation est inacceptable et en désaccord avec la réglementation régional.

LES ENJEUX ?

- Faire prendre conscience des alternatives existante à la voiture.
- Développer une politique incitative pour la mobilité douce et les transports en commun.

CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

Nous demandons que la commune de Molenbeek respecte la réglementation régionale en matière de coût du stationnement dans les box vélo, en alignant les prix du stationnement voiture au prix du stationnement vélo.

L'augmentation du prix de la carte riverain pourrait cependant être liée à une réduction équivalente pour les personnes qui partagent leurs voitures. Cette mesure incitera aux partages des voitures. La mesure serait donc neutre pour les habitants tout en ouvrant le champ des possibles.

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**)

POUR ALLER PLUS LOIN...

- PRESTO – Installations cyclistes au niveau des pôles d'échange :
http://www.gracq.org/sites/default/files/presto_intermodalite.pdf

THÉMATIQUE « AMÉNAGEMENTS »

Des itinéraires cyclables de qualité (continus et balisés)

DE QUOI PARLE-T-ON ?

Un itinéraire cyclable est un **parcours recommandé pour un déplacement à vélo**, qu'il s'effectue au sein d'une commune où à travers plusieurs communes. Pour être efficace, le cheminement doit être **sécurisé, continu et clairement signalé**.

LA SITUATION ACTUELLE ?

Lorsqu'ils existent, les itinéraires sont 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 comme un réel **obstacle à l'utilisation du vélo**. Pour encourager une utilisation régulière du vélo, le confort dépend de la qualité du revêtement et de la qualité des jonctions, de trop nombreux aménagement se terminent encore avec des bordures de plusieurs centimètres.

LES ENJEUX ?

Un véritable réseau cyclable visible, sûr, direct et agréable **augmente l'attrait du vélo pour les cyclistes convaincus ou potentiels**. Un travail sur la mise à niveau 0 de toutes les entrées et sorties de piste cyclable.

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 (bordure niveau 0), bon éclairage, dénivelés minimisés) et d'**attrait** (environnement agréable).

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

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

POUR ALLER PLUS LOIN...

PRESTO

- Planification d'un réseau cyclable : http://www.gracq.org/sites/default/files/presto_reseau.pdf
- Modération du trafic : 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
- Signalisation directionnelle : http://www.gracq.org/sites/default/files/spw_balisage.pdf

THÉMATIQUE « AMÉNAGEMENTS »

La généralisation du 30 km/h et fermeture des quartiers

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. Le déplacement de transit est supprimé dans les quartiers par leur fermeture.

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. 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.

L'aménagement de boucle dans les quartiers, en travaillant sur les sens de circulation de diminuer, voire supprimer le trafic de transit, sans diminuer l'accessibilité pour les riverains.

POUR ALLER PLUS LOIN...

- Dossier « Ville 30 » du GRACQ : 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://www.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^e 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).
- Promotion du projet « Un vélo pour 10 ans » de l'ASBL Cyclo.

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^e 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. Le soutien financier et la promotion du projet un vélo pour 10 ans doit permettre la démocratisation du vélo pour les publics défavorisés.

POUR ALLER PLUS LOIN...

- Le Brevet du Cycliste (Pro Velo) : www.brevetducycliste.be
- Construire son REVe (Pro Velo) : 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
- Wallonie – Plans de déplacements scolaires : 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

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 nombreux 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**.
- Développer les usages du vélo par la mise à disposition de vélo cargo.

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 des citoyens (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. Les services de livraison à vélo doivent aussi être promu afin que leur efficacité et leur possibilité de transport (charge lourde) soit mise en valeur et démontrée.

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
- « Ville cyclable, Ville d'avenir » - U.Schollaert, J.Dekoster – 1999 : 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
- Fiches « action » - Promotion du vélo : gracq.org/sites/default/files/presto_fiches_promotion.pdf

THÉMATIQUE « ÉDUCATION, SENSIBILISATION, INFORMATION, PROMOTION »

Renforcer le rôle de la police locale dans la politique cycliste communale

DE QUOI PARLE-T-ON ?

La police locale joue un rôle essentiel au niveau de la sécurité routière. Elle **assure la prévention, l'intervention, l'assistance, le maintien de l'ordre public et les enquêtes** sur le territoire local. La police doit être accessible et à l'écoute du citoyen.

LA SITUATION ACTUELLE ?

L'insécurité routière est un frein majeur au développement du vélo 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

THÉMATIQUE « PLANIFICATION & CONCERTATION »

Ancrer le vélo dans les processus de planification et de concertation

DE QUOI PARLE-T-ON ?

La planification d'un territoire repose sur un ensemble **d'outils stratégiques et réglementaires qui visent à orienter et contrôler son aménagement**. La mobilité à l'échelle d'une commune (ou d'un ensemble de communes) peut être régie par un **Plan Communal de Mobilité**. Des organes de concertation permettent d'impliquer les citoyens dans la conception des projets et la prise de décision.

LA SITUATION ACTUELLE ?

Actuellement, le **vélo n'est pas systématiquement pris en compte lors de la conception des projets d'aménagements routiers**. Si des aménagements cyclables sont envisagés, ceux-ci ne sont pas toujours optimaux, et il y a parfois des problèmes d'exécution à cause d'un manque de formation des techniciens.

LES ENJEUX ?

- **Intégration systématique du vélo** dans les processus de planification et de concertation.
- Existence d'une **transversalité entre les politiques en matière de mobilité, d'environnement** (qualité de l'air, développement durable...), **d'éducation**, etc.

CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

Nous demandons la **désignation au sein du service mobilité de la commune d'une personne chargée des modes actifs et compétente en matière de « vélo »**. Cette personne élabore un **plan communal cyclable** qui fait partie intégrante du plan communal de mobilité en coordination avec les autres services (police, travaux, urbanisme, aménagement du territoire, finances, enseignement...). Grâce à cette **personne-ressource**, le vélo est systématiquement pris en compte dans les projets développés sur le territoire

Une **commission vélo** doit être mise en place au sein de la commune afin de rassembler tous les acteurs autour de la table (représentants des cyclistes, coordinateur Vélo, représentants de la police, du service mobilité et du service travaux, décideurs...).

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

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

POUR ALLER PLUS LOIN...

- « Ville cyclable, Ville d'avenir » - U.Schollaert, J.Dekoster – 1999 : http://ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling_fr.pdf
- 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