

Principales demandes du GRACQ **NAMUR** pour la législature 2024-2030

Introduction : Etat des lieux à Namur

Observatoire du vélo

La concrétisation du premier plan communal vélo a manifestement mis pas mal de monde en selle. En 10 ans, le nombre de cyclistes recensés par comptages bisannuels indique une augmentation de plus de 200 % d'utilisateurs (passant de 579 en 2010 à 1714 en 2018). La période de confinement dû à la pandémie du Covid 19, associée à l'apparition des trottinettes en libre-service, a entraîné un certain fléchissement à partir de 2020.

Actuellement, les nombreux chantiers routiers et le manque crucial de stationnement sécurisé dans le périmètre du « mobipôle » de la gare mixte SNCB/TEC notamment dissuadent certains cyclistes mais tout indique que la croissance sera au rendez-vous dès que ces obstacles auront disparus et qu'en plus le réseau sera étendu et les points noirs résolus.

Baromètre cyclable du GRACQ

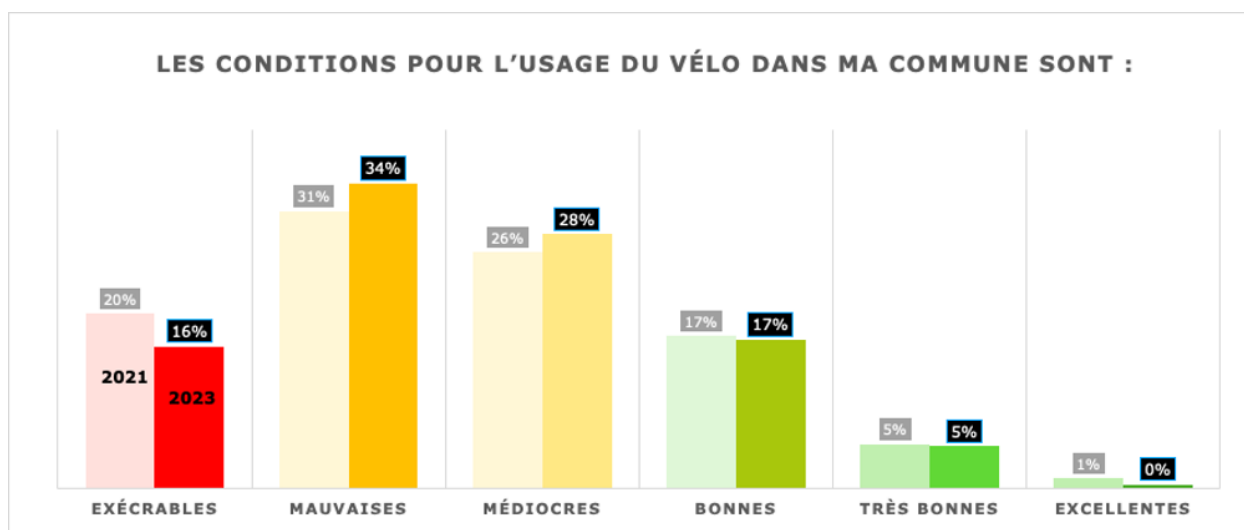
A l'automne 2021, le GRACQ, en partenariat avec Pro Vélo et le SPW ainsi que d'autres associations, a mené un sondage auprès du public pour connaître la manière dont sont perçues les conditions de circulation à vélo dans les communes wallonnes. Une trentaine de questions ciblèrent les différents aspects liés à cette mobilité active.

Ce baromètre a été réalisé de nouveau à l'automne 2023 : <https://www.gracq.org/barometre-cyclable-2023>

79 % des répondants ne sont pas membres d'une association de cyclistes.

En voici pour la Ville de Namur les résultats globaux qui montrent que les conditions d'usage du vélo sont perçues comme moins bonnes en 2023 qu'en 2021. **La note globale de 2021 passe de 3,1 (moyennement favorable) à 2,71 (plutôt défavorable) sur 5 en 2023 soit du score D au score E (entre A et G).**

L'opinion générale sur le vélo à l'échelon local en Wallonie est bien résumée par cette question de synthèse qui clôturait notre sondage :



Extension du réseau cyclable communal

Nous saluons ici la ferme volonté de la ville de planifier toute une série de nouvelles liaisons cyclables sur son territoire, reliant les quartiers, les villages, les principaux pôles. Un plan vélo communal à l'horizon 2030 viendra compléter le premier plan vélo de 2010 qui a permis d'améliorer très efficacement le périmètre « hypercyclable » (fonds de vallées).

Prise en charge des points noirs pour l'avenir du vélo à Namur

En rassemblant les points noirs recensés déjà par les services communaux mais aussi les constats de nos membres et des cyclistes namurois, le GRACQ a communiqué à la Ville, à la Direction des Routes et aux Voies hydrauliques en ce début 2024 une liste des endroits problématiques sur l'ensemble du réseau de voiries de la commune. Un tableau reprend plus de 120 endroits précis géolocalisés, avec description du ou des problèmes et des pistes de solutions à y apporter. Une carte de la commune permet de situer très facilement cette série de points noirs.

Nous comptons évidemment que les autorités locales s'engagent à d'une part améliorer la situation sur voiries communales en fonction des priorités et d'autre part qu'elles interpellent les services régionaux pour qu'ils prennent les mesures nécessaires dans les meilleurs délais. Certains remèdes peuvent être rapidement mis en place et parfois à moindre frais. Eliminer ces points noirs peut généralement apporter une réelle plus-value au réseau cyclable et encourager sensiblement la pratique du vélo.

Bénéfices de la pratique quotidienne du vélo

Pourquoi faire du vélo à Namur ?

Les nombreuses vertus du vélo sont bien connues de tou.t.es : lutte contre la sédentarité, réduction de la pollution sonore et de l'air, réappropriation de l'espace public pour les modes actifs, renforcement de la sécurité routière, plus grande autonomie pour les enfants et les personnes à mobilité réduite, convivialité, cohésion sociale, meilleure accessibilité Namur présente un beau potentiel en la matière d'autant que les difficultés liées au relief sont à présent tout à fait abordables grâce à l'électrification des vélos.

En sa qualité de capitale de la Région Wallonne, Namur se doit de se montrer l'exemple aux autres villes et communes.

Le Bureau du Plan vient de publier son baromètre du « Développement durable » où il apparaît que le pays peine à atteindre un tiers seulement des indicateurs qu'il s'est fixé. Un des 21 objectifs qui ne sera pas atteint et qui est même en recul c'est l'usage de la voiture individuelle pour le transport de personne(s). La Commission Européenne relevé également que les objectifs en matière de réduction d'émission de gaz à effet de serre ne sont pas atteints, principalement à cause de l'augmentation du trafic motorisé.

Développer vélo est bien sûr une des pistes à soutenir au mieux.

Pourquoi est-ce que le vélo est une solution de mobilité pour les namurois ?

Namur dispose d'un réseau structurant déjà intéressant et bien connu des cyclistes à savoir le Ravel qui traverse la commune d'est en ouest et de nord au sud. Le premier plan cyclable de 2010 s'articule en partie sur ces couloirs cyclo-piétons mais il convient à présent de tisser un réseau plus fin entre ces tronçons de Ravel, les villages, les quartiers et les principaux pôles de la commune (services, écoles, centres sportifs, commerces ...).

Le transfert modal de la voiture individuelle vers le vélo rendra notre ville plus agréable, plus accessible, plus convivial, plus respirable. C'est une manière d'accentuer l'attractivité de la ville par son calme, ses rues apaisées, l'espace public libéré mais aussi une contribution non négligeable à la lutte contre les changements climatiques. A Namur, le transport est responsable de 40 % des émissions de gaz à effet de serre.

Par ailleurs, offrir de meilleures conditions pour la pratique quotidienne du vélo c'est aussi par corollaire permettre le développement d'un plan de distribution et de livraison à vélo que les autorités locales appellent de leurs vœux.

Ci-après, nos propositions s'inspirent très largement de l'étude menée par le Bureau ICEDD lors de l'actualisation du Plan Communal de Mobilité approuvé par le Collège le 23 mai 2019. L'objectif fixé à l'époque est d'atteindre rapidement une part modale du vélo de 10 % des déplacements sous peine de forte congestion du réseau.

Nous renvoyons également à l'audit de ce même bureau d'études réalisé en nombre 2021 dans le cadre du Plan d'Investissement Wallonie Cyclable (PIWACY)

Le vélo à la portée de tou-te-s : lever les freins à la pratique du vélo

Ci-après, nos demandes, développées par thématiques.



NOTRE FOCUS

1. Développer le plan vélo communal 2.0 à l'horizon 2030 en aménageant des liaisons entre quartiers, villages et pôles d'activités.
2. Planifier la résolution de la liste des nombreux points noirs qui freinent considérablement la pratique du vélo quotidien.
3. Offrir du stationnement en nombre et en qualité dans le périmètre immédiat de la gare multimodale.
4. Mettre en place une « vision cyclable » dans tous les services communaux afin de ne manquer aucune opportunité pour mettre en place des aménagements.
5. Apaiser nos quartiers et diminuer la pression automobile, grâce à des plans de circulation établissant une véritable hiérarchie des voiries : réduction de la vitesse et évitement du transit.

Des infrastructures qui permettent à tou·te·s de se déplacer à vélo

De quoi parle-t-on ?

- Aménagements cyclables qui accueillent **tous les cyclistes** en sécurité indépendamment de leur **âge**, de leur **genre**, de leur **origine**, de leur niveau d'**expérience**, du **type de vélo** utilisé (classique, VAE, vélo-cargo...)
- **Confort** des aménagements (largeur, revêtement, abaissement des bordures, absence d'obstacles...)
- **Sécurité et lisibilité** des intersections : zones avancées pour cyclistes aux carrefours à feux avec système de détection valable pour tout type de vélo, zones cyclables, by pass dans les giratoires, mis en Sens Unique Limité, céder le passage pour cyclistes aux carrefours à feux (B22/B23), ...
- Réseau cyclable aménagé de manière **cohérente** et clairement **balisé**
- **Entretien** pour des infrastructures pour qu'elles soient praticables toute l'année (feuilles débris divers, élagage, marquages, signaux,,,))

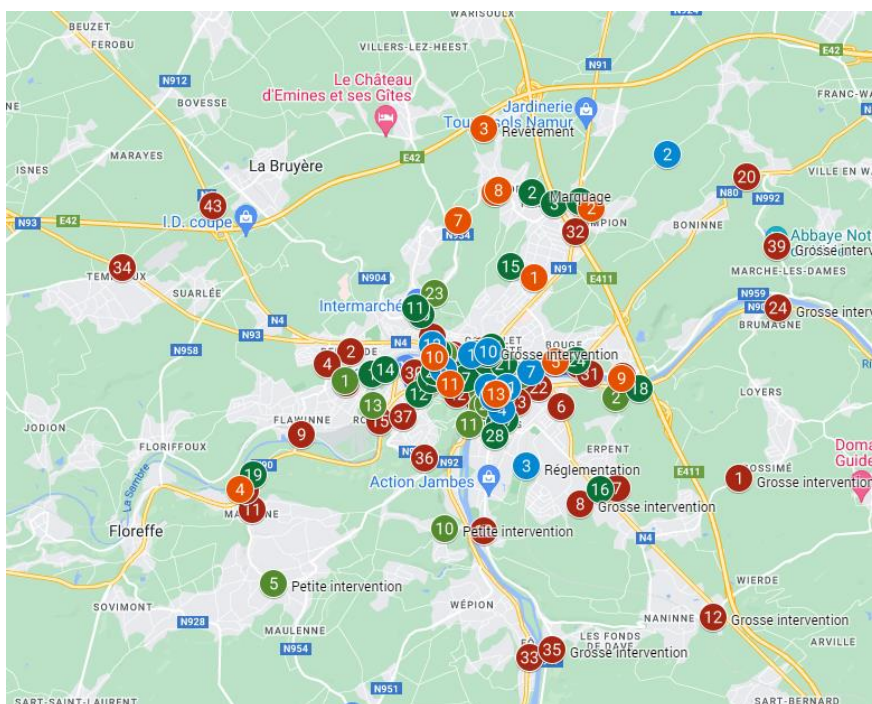
Un environnement sûr pour se déplacer à vélo

De quoi parle-t-on ?

- Concilier sécurité **objective** et **sentiment** de sécurité
- **Mixité** du trafic dans les voiries de quartier à faible trafic et aménagements **séparés** sur les axes plus importants
- Attention particulière aux **abords d'écoles**, parcs, plaines de jeux...
- **Respect** des règles : campagnes de sensibilisation, formations, système de contrôle-sanction
- Sécurité vis-à-vis des **poids lourds** (angles morts)
- Sécurité durant les **chantiers** ou les **événements temporaires**

Nos mesures prioritaires pour Namur

- **Aménager des liaisons cyclables de qualité et sécurisées** reliant tous les quartiers et les villages entre eux et vers le centre-ville (via le plan vélo 2030). Mettre en place une liaison par an permettrait de faire avancer le vélo rapidement. (Ex : Flawinne – Malonne, Bois-de-Villers-Namur, Temploux-Namur, Beez-Bouge, etc.)
- **Intégrer systématiquement le principe STOP** dans les aménagements de voirie . C'est-à-dire que le vélo doit toujours trouver une place et ne plus être une variable d'ajustement. S'il y a conflit entre un cheminement sécurisé de qualité pour les vélos et du stationnement ou une deuxième bande de roulage, le vélo doit être prioritaire.
- **Planifier les actions nécessaires à la résolution des points noirs** (voir listing)



- **La généralisation du 30 km/h :**

Pour une 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.

Pour une meilleure 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...).

Pour une meilleure 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.

Pour l'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.

- **Soutenir les demandes des cyclistes auprès des autorités régionales** étant donné que les principaux axes traversant la commune sont du ressort du SPW ;
- **Défendre le principe d'espace sécurisé séparé pour les cyclistes sur les axes routiers où la vitesse maximale autorisée dépasse les 50 km/heure.**
- **Instaurer des rues scolaires** devant toutes les écoles communales et les écoles des autres réseaux qui le demandent.
- **Gare de Namur :** Poursuivre le combat pour la réouverture de l'accès plain-pied à l'arrière de la gare et de la mise en place d'un **parking vélo répondant correctement à la demande.**
- **Collaborer avec le SPW dans les études et la mise en place du réseau cyclable structurant, du réseau supra-communal en veillant à y intégrer le réseau communal**
- **Prendre systématiquement en compte la mobilité vélo dans toute restauration de voirie**, même légère (un simple raclage—pose) : marquages luminescents, traversées cyclables, chicanes adaptées, signalétique verticale rappelée par peinture adhérente au sol
- **Pérenniser l'accès des cyclistes dans l'ensemble du piétonnier** pour lui permettre d'éviter les axes à fort trafic
- **Prendre en compte les modes de déplacements actifs lors des chantiers** (voir décret régional du 19.07.2007 et l'arrêté du Gouvernement Wallon du 12/12/2020). Permettre à tous de continuer à se déplacer correctement lors de réaménagements. Exemple de la Place de la Station : tout était en place pour que les véhicules puissent se déplacer avant même que les piétons et les cycles puissent disposer d'une zone de circulation adéquate.
- En conformité avec le décret du Gouvernement Wallon, **exiger des mesures concrètes de la part des entreprises opérant sur l'espace public en cas de chantiers**, pour assurer la sécurité des cyclistes, effectuer un contrôle et une surveillance des déviations et de la signalétique mises en place
- **Maintenir les tronçons du réseau Ravel gérés par la ville en état et continuer à développer la qualité du réseau.**

Des solutions de stationnement vélo, sans crainte du vol

De quoi parle-t-on ?

- Stationnement à proximité directe des lieux de destination : de **courte** durée (arceaux) et de **longue** durée (accès sécurisé/protégé)
- Stationnement adapté à **tout type de vélo**, y compris de grand gabarit
- Encourager le stationnement vélo sécurisé au sein des **bâtiments**
- Lutte efficace contre le **vol** de vélos :
 - Identification des vélos
 - Développer l'action de la police et de la justice

Nos mesures prioritaires pour Namur

- **Poursuivre l'installation de parkings vélos en fonction des lieux d'activités et des attentes de riverains et autres publics.** Equiper toutes les infrastructures communales d'arceaux extérieur à minima (ex : salles communales), continuer à augmenter le nombre chaque année et veiller au respect des contraintes édictées dans les permis (cfr Crosspoint).
- **Actualiser le guide communal des recommandations en matière de stationnement** hors voirie compte tenu de l'augmentation de la demande en stationnement et de la diversification des types de vélo (long tail, cargo, VAE, speed pédélec...). Prendre en exemple, le guide développé par le GRACQ : <https://www.gracq.org/stationnement-velo-wallonie>
- **Installer des parkings temporaires lors d'événements.** Il arrive régulièrement que le mobilier urbain soit retiré lors de fêtes mais il n'est jamais compensé aux abords. Installer des parkings vélos temporaires à des lieux proches permettrait de continuer à s'y rendre à vélo. Ouvrir un grand parking sécurisé tous les samedis et lors d'événement serait idéal.
- **Privilégier l'installation d'arceaux non-démontables** : plus sécurisant, moins cher et permanent.
- **Augmenter en urgence le nombre de parkings vélos sécurisés dans le périmètre de la gare de Namur**, comme le prévoit le plan communal de mobilité validité par le Collège en 2019 (700 places nécessaires et 1,100 à l'horizon 2030). Proposer éventuellement des box sécurisés pour les vélos, qui seraient réservables à l'avance moyennant une transaction mobile ou autre.
- **Poursuivre l'installation de caissons et/ou d'abris sécurisés** en partenariat avec les comités de quartier
- **Eviter l'occupation des arceaux et emplacements vélos par d'autres usagers** des deux roues, notamment trottinettes, motos et autres.
- **Octroyer une prime aux propriétaires qui mettent un local (garage, hangar, etc) à disposition** des riverains pour le stationnement sécurisé de leur(s) vélos
- **Mettre en place l'utilisation de « vélos-appâts »** par la police pour combattre le vol de vélo à Namur.

Un accès à une solution vélo adaptée à ses besoins

De quoi parle-t-on ?

- Démocratiser l'**accès au vélo** en permettant à toute personne de disposer d'un vélo
- Vélos **adaptés** aux besoins (variables)
- Systèmes de vélos **partagés + locations**
- Réseau de **services** vélo (vélocistes, ateliers, bornes publiques...)

Nos mesures prioritaires pour Namur

- **Développer un système prime à l'achat d'un vélo ou de certains équipements** (cadenas, casques, éclairages ...)
- **Continuer le développement des systèmes de vélos en libre-service (Li Bia Vélo, vélos Bolt...).** Rendre plus clair le système de parking des vélos partagés.
- **Favoriser le système de leasing vélo** en faveur du personnel communal.

Des formations pour rouler à vélo

De quoi parle-t-on ?

- Formation des cyclistes pour **maîtriser** leur vélo, connaître les **règles** de circulation et acquérir les bons **réflexes**.
- Formation des conducteurs (y compris chauffeurs professionnels) pour améliorer la **cohabitation** avec les cyclistes.
- Lutte contre l'**inégalité** d'apprentissage (genre, allochtones, précarité...)
- **Aires d'apprentissage** pour s'exercer en sécurité

Nos mesures prioritaires pour Namur

- **Soutenir le brevet du cycliste** dans tout le réseau fondamental communal
- **Soutenir les associations de parents et directions d'établissements scolaires** secondaires dans la mise en place de modules de formation au vélo durant les « jours blancs »
- Initier un volet formation également dans le réseau secondaire
- Mettre en place un module de formation au vélo dans les maisons de quartier en partenariat avec les associations cyclistes et les ateliers vélo
- **Faire la publicité des formations proposées par les associations cyclistes**
- **Mener des actions de sensibilisation et d'information sur les droits et devoirs des cyclistes**, à destination de tous les usagers de l'espace public
- **Intensifier la lutte (pose d'obstacles plus efficaces) et la répression contre les infractions commises par les automobilistes** : stationnement sur les pistes cyclables, arrêt au feu sur une ZAC, utilisation des chemins réservés aux cyclistes, parking sur le RAVeL ou le halage, etc.
- **Renforcer les contrôles de vitesse**, surtout autour des écoles et dans les zones 30 en général
- **Veiller à ce que la Police soutienne les propositions pressantes de l'Institut Vias** contenues dans son memorandum pour le scrutin 2024 (réduction des vitesses, lutte contre les sources de distraction au volant (GSM), contre la consommation d'alcool et de stupéfiants chez les conducteurs).

Une combinaison « vélo/transports publics » facilitée

De quoi parle-t-on ?

- Booster le potentiel du vélo grâce à la **combinaison** avec les trains, bus
- **Accessibilité** des stations/arrêts
- **Stationnement** vélo (sécurisé et libre)
- **Embarquement** des vélos sur le matériel roulant
- **Services** vélos (location de vélos, petites réparations...)

Nos mesures prioritaires pour Namur

- **Obtenir l'installation d'une ou plusieurs poches de stationnement vélo de qualité dans un périmètre de 70 mètres autour de la gare mixte SNCB/TEC** pour atteindre le nombre d'emplacements recommandés par la Plan Communal de Mobilité de 2018 (700 places à court terme et 1100 places à l'horizon 2030)
- **Améliorer l'accès à la rampe vers le tunnel sous les voies depuis le centre-ville** afin de permettre l'accès aux cyclistes sans devoir descendre son vélo et le porter.
- **Restaurer un passage cyclo-piéton entre les façades nord et sud de la Gare de Namur**. L'accès par derrière la gare pour accéder au tunnel sous les voies a été libre à la circulation active pendant une dizaine d'années. Nous souhaitons qu'il soit réouvert et sécurisé.
- **Soutenir les projets de box vélos autour des arrêts TEC**
- **Veiller à équiper en parking vélos les différents « mobipôles »** sur le territoire communal
- **Soutenir les institutions publiques et privées dans l'élaboration et la concrétisation d'un plan de déplacement d'entreprise orienté vers la mobilité active**

Un encouragement au shift mental & modal

De quoi parle-t-on ?

- Travailler à une **image positive** du vélo (campagnes de promotion, balades, évènements)
- Valorisation de l'aspect **santé, bien-être** et **plaisir** (aussi vélo récréatif / sportif)
- Certains **moments de la vie** sont propices à un changement de mobilité (déménagement, nouveau travail, arrivée d'un enfant...) > faciliter le choix du vélo comme mode de déplacement

Utiliser la **fiscalité** pour orienter les choix de mobilité (rationnaliser l'usage de la voiture et favoriser le report modal vers le vélo), y compris pour le public professionnel.

Nos mesures prioritaires pour Namur

- **Utiliser le STI** (Système de Transport Intelligent) **comme moyen pour développer l'usage du vélo** : notamment en indiquant le temps de parcours à vélo sur le tronçon. Utiliser les compteurs digitaux pour des campagnes de communication et pour les comptages (voir les publications mensuelles de Bruxelles Mobilité)
- **Mettre sur pied des campagnes de sensibilisation et d'information**
- Continuer l'**observatoire du vélo** et les comptages bisannuels/compteurs automatiques et **exploiter les données afin de les utiliser dans une communication positive** (comme Bruxelles Mobilité)
- **Organisation d'événements pour promouvoir le vélo** (ex : journée sans voitures, balades vélos, apéros vélos, fête annuelle du vélo, vélo-parade, ...)
- Assurer le bon fonctionnement d'un **canal de communication** et d'échanges d'informations (comme Fix My Street) facilement accessible à tous les citoyens, permettant de relayer auprès des autorités leurs constats de terrain, des suggestions, leurs attentes (contrainte financement PIWACY)
- **Renforcer les partenariats avec les établissements d'enseignement**, tous niveaux confondus :
 - Apporter un soutien aux vélo-bus
 - Poursuivre le brevet du cycliste dans toutes les écoles communales
 - Mettre sur pied une vélo-traffic en binôme parent-enfant cfr l'Envol (Pro Vélo) et GRACQ kids
 - Communiquer vers les écoles sur la possible mise en place de **rues scolaires**
 - Promouvoir la **formation Education à la mobilité et à la sécurité routière (EMSR)** assurée par le SPW auprès des enseignants des écoles fondamentales
- Inciter et soutenir les établissements scolaires et les plus gros employeurs sur le territoire de Namur dans l'élaboration d'un **plan de déplacements**
- **Relayer systématiquement auprès des institutions tous les appels à projets émanant des différents niveaux de pouvoirs** (formations, sensibilisation, investissements dans le stationnement, l'accueil des cyclistes...)
- **Renforcer les partenariats** avec les administrations publiques, les opérateurs de mobilité, les mutuelles, les entreprises...
- Soutenir, voire organiser, le **recyclage des vélos** via des ateliers pratiques (ex : Ressourcerie namuroise) ou des repairs café spéciaux vélos
- Actualiser le **balisage et la carte cyclable** de la Ville
- Poursuivre le **soutien à Pro Vélo**
- Promouvoir les rencontres et balades annuelles à **la découverte des aménagements cyclables**, l'assemblée générale des cyclistes, etc.

Des politiques cyclables qui s'adaptent en permanence

De quoi parle-t-on ?

- **Données** quantitatives et qualitatives pour appuyer la politique cyclable (comptages, études...)
- **Consultation** des usagers cyclistes
- **Moyens humains + budgets** (Planification, Mise en œuvre, Évaluation)

Cohérence des politiques régionales et communales (centrales d'achat, subsides, formations...)

Nos mesures prioritaires pour Namur

- **Installer un monitoring permanent de la situation** sous différents aspects, en exploitant les différents systèmes de comptage :
 - Nombre de cyclistes par catégories (hommes, femmes, enfants, VAE, etc...)
 - Cadastre du stationnement et taux d'occupation
 - Flux des cyclistes – points de passage importants
- **Consacrer annuellement un budget de 10€ par habitant** pour le développement de la mobilité active.
- **Continuer à se porter candidat à tous les types de financements émanant des autres niveaux de pouvoirs** (fonds Feder, aides européennes, fédérales, régionales – PIC-PIMACI ..., communautaires...)
- **Renforcer les partenariats avec les associations de cyclistes** : poursuivre les rencontres périodiques de la Commission Communale Vélo réunissant tous les acteurs concernés (Ville de Namur via les Services Mobilité et Voiries, police, Région, TEC, SNCB et Infrabel)
- **Continuer à utiliser la Commission Communale Vélo**, comme moyen de communication entre la ville et les usagers du vélo
- Envisager d'inviter les associations de cyclistes au sein du **Comité interne de mobilité**
- Ouvrir le bulletin communal Namur Magazine aux associations de cyclistes pour y relater leurs actions, leurs réflexions, leur calendrier des activités diverses

**Ensemble, rendons Namur plus
conviviale, sécurisante et
accessible à toutes et tous !**

