Élections communales et provinciales 2018

GRACQ

LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

MEMORANDUM 2018

Nivelles

Le vélo, c'est l'avenir !

www.gracq.org

PROPOSITIONS DU GRACQ POUR NIVELLES

1. Nivelles s'engage pour une politique cyclable ! 4

2. Le stationnement vélo à Nivelles 6

3. L'entretien du réseau cyclable et la résolution des "difficultés cyclables" 8

4. Des itinéraires cyclables de qualité (continus et balisés) 10

5. L'intermodalité (accessibilité et parking) à Nivelles 12

6. Le développement du vélo à Nivelles à encourager 14

7. Le rôle de la police nivelloise à renforcer dans la politique cycliste communale .. 16

ANNEXES

1. Tableau récapitulatif des difficultés cyclables nivelloises

2. Propositions d'itinéraires cyclables nivellois

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

LE VÉLO
EN WALLONIE

59%
des Wallons ont un vélo
- 1 sur 2 fait du vélo
- 1 sur 4 utilise le vélo comme mode de déplacement

Itinéraires en cours de réalisation
4 internationaux
10 régionaux
45 locaux

90%
des Wallons estiment que **plus d'infrastructures cyclables** les encourageraient à se mettre au vélo

EFFICACITÉ

5km
= **25 min.**

Zéro bouchon

1 parking voiture
=
10 places vélo

ÉCONOMIE

POUR UN MÉNAGE...

POUR LES POUVOIRS PUBLICS...

1€ **investi** dans le vélo
=
3€ de **retour sur investissement**

Usure de la chaussée :
9600 vélos
=
1 voiture

ENVIRONNEMENT

0 émissions

SANTÉ

6km
=
30 min. d'exercice quotidien
(recommandation OMS)

PLAISIR 100% !

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

www.gracq.org

1. Que Nivelles s'engage pour une politique cyclable!

Les enjeux vont au-delà du développement du vélo dans notre commune. 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

Il est important que les élus aient une vision claire des enjeux. **Une politique cycliste volontariste est indispensable** pour faire avancer nos villes et villages vers un mode de fonctionnement innovant et durable.

Un territoire cyclable résulte de la mise en place d'un processus politique adéquat et non pas du relief ou de la météo.

INFRASTRUCTURES ET PROMOTION

Les aménagements consistent en un **réseau cyclable local, continu et cohérent** qui permet à 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 limiter 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.

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.

CONCRETEMENT POUR NIVELLES :

Il s'agit de :

1. **se donner les moyens : définir un budget (ex : 10€/hab/an),**
2. **créer un comité « vélo » et/ou d'engager un responsable « vélo » qui pourront veiller à ce que la dimension cycliste fasse partie des réflexions autour des projets urbanistiques, rédigeront les candidatures de subsides,…**

ET

3. **créer du stationnement sécurisé (chapitre II)**
4. **supprimer les difficultés décrites dans le rapport permanent des difficultés cyclables et les vecteurs qui lui ont succédé mais aussi d'entretenir les aménagements cyclables existants (chapitre III)**
5. **développer un réseau cyclable (chapitre IV)**
6. **corriger les aménagements déjà réalisés pour tenir compte des cyclistes dans les lieux d'intermodalités (gare, grand-place) et veiller à ce que les aménagements futurs tiennent compte de cette dimension (chapitre V)**
7. **impliquer la police communale par la sanction des comportements qui portent atteinte aux cyclistes (stationnement sur les pistes cyclables, frôlement des cyclistes, … (chapitre VI)**

POUR ALLER PLUS LOIN...

PRESTO – Give Cycling a Push : http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/PRESTO_Cycling_Policy_Guide_Promotion.pdf

2. Le stationnement vélo à Nivelles

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**.

LA SITUATION ACTUELLE ?

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

LES ENJEUX ?

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

CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

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

Un parking vélo doit être :

- **proche** des lieux de destination ;
- **sûr** pour le vélo et son utilisateur (éviter les lieux sombres et isolés, miser sur un lieu où le contrôle social sera élevé) ;
- **accessible** (absence d'obstacles depuis la voirie et accessibilité pour tous) ;
- **confortable** (bien éclairé, propre, adapté à tout type de vélos, couvert...) ;
- de **qualité** (solide, stable, espacé, facile à entretenir, permettant d'accrocher le cadre et la roue avant du vélo et adapté à la durée de stationnement). Les arceaux en U 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).

CONCRETEMENT POUR NIVELLES :

La première urgence pour les Nivellois, ce sont des **offres de parkings sécurisés sur la Grand-place et au parc de la Dodaine !**
La ville doit permettre aux cyclistes de faire leurs courses, d'assister à un spectacle, un film, une performance sportive ou simplement d'aller à leur entrainement sans craindre pour leur véhicule, parfois à pédalage assisté et/ou valant plusieurs milliers d'euros.

Il faudrait également **proposer aux habitants des stationnements** dans les rues où les habitations ne disposent pas de garages, ni de « kots » à vélo.

Enfin, il est temps de **remplacer les parkings « pince-roues »** par des dispositifs qui permettent d'attacher les cadres des vélos !

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

3. L'entretien du réseau cyclable à Nivelles

DE QUOI PARLE-T-ON ?

Mettre davantage de gens en selle nécessite **plus d'aménagements cyclables… et l'entretien des infrastructures existantes**. Ceci concerne aussi bien **l'entretien léger du réseau (brossage, rafraîchissement du marquage, déneigement...)** que la **réfection complète des aménagements défectueux (réasphaltage…)**.

LA SITUATION ACTUELLE ?

Actuellement, les **pistes cyclables ne sont que rarement entretenues**. Les pistes séparées sont souvent recouvertes de boue et jonchées de feuilles, de cailloux, voire de débris de verre. Les pistes cyclables marquées récoltent les gravillons projetés par le trafic automobile et parfois la neige et les détritus des machines d'entretien. La présence de bulles à verre le long des pistes cyclables est aussi responsable de crevaisons. Le manque de coordination entre administrations complique le signalement des problèmes et en retarde la résolution.

LES ENJEUX ?

- Un entretien régulier du réseau cyclable **diminue le risque d'accident**.
- Une politique active d'entretien **prévient la circulation « hors-piste » des cyclistes**.
- **Garantir par tous les temps une praticabilité des axes** structurants du réseau cyclable évite de pousser les cyclistes sur des routes plus dangereuses où le risque d'accident est accru.

CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

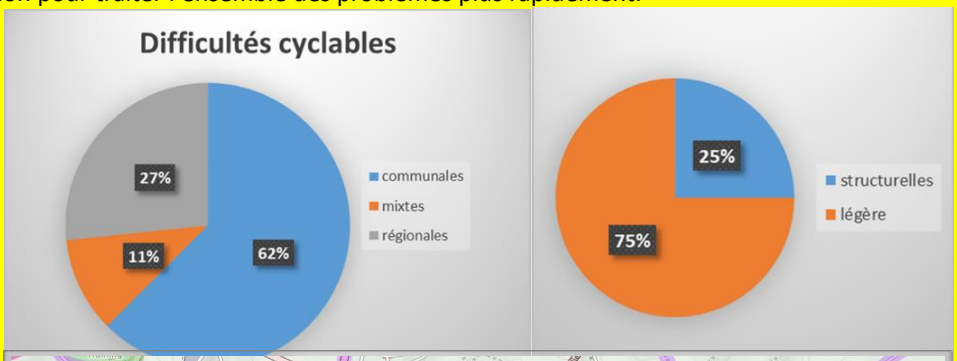
Nous demandons que les communes développent un **plan global d'entretien des voiries** (idéalement en collaboration avec les pouvoirs régionaux) incluant la totalité du réseau cyclable afin de **garantir la sécurité et le confort des usagers**. Une attention particulière doit être apportée lors des **périodes automnale et hivernale**.

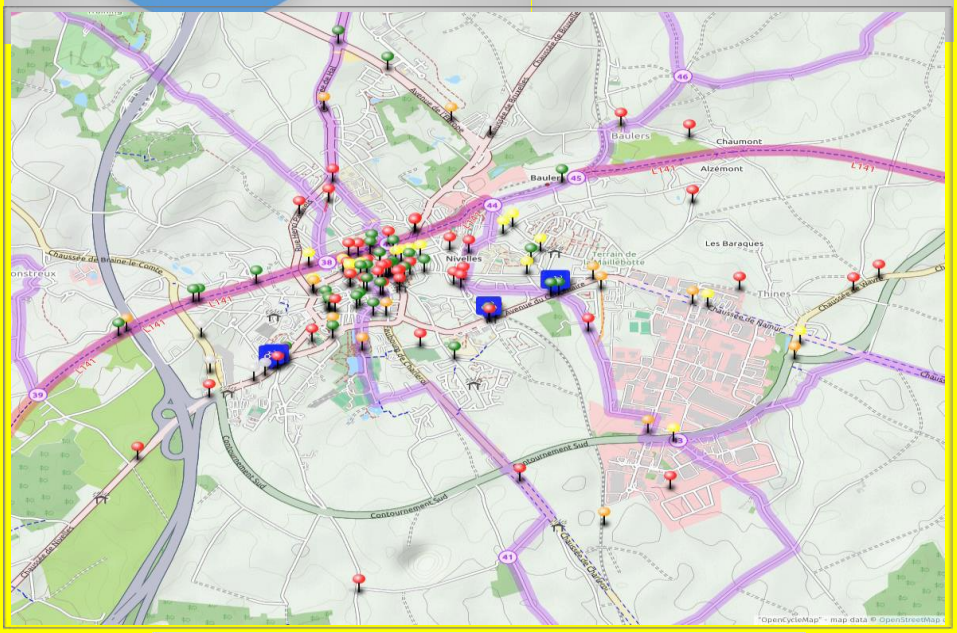
Il est également nécessaire de mettre en place une **équipe d'intervention** qui puisse être immédiatement opérationnelle **après une tempête ou d'autres circonstances particulières**.

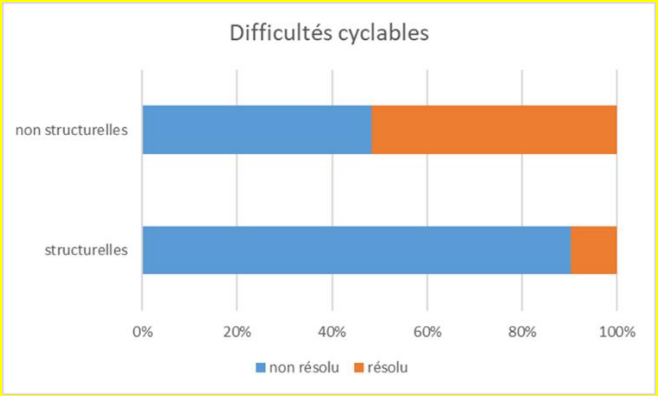
CONCRETEMENT POUR NIVELLES :

Si nous sommes heureux de disposer du système de signalisation de problèmes Betterstreet, ce système ne permet pas à tous les usagers de s'exprimer et un lieu d'échange avec plus de visibilité (commission vélo ?) serait souhaitable.

Plus largement, nous avons constaté par le passé de nombreuses incohérences de signalisation et de continuité dans les aménagements qui ont été rapportés sous forme de fiches (120) dans le Rapport Permanent des difficultés cyclables. La mise à jour de ces fiches, rédigées il y a 10ans, a montré **que 50% des difficultés non structurelles**, bénignes, et **seulement 10% des problèmes structurels** avaient été **corrigés**. Bien que la région soit essentiellement responsable de cette inefficacité, nous attendons de la ville qu'elle donne les moyens à son administration pour traiter l'ensemble des problèmes plus rapidement.







Voir annexe 1 : tableau récapitulatif des difficultés cyclables nivelloises

4. Des itinéraires cyclables de qualité (continus et balisés)

DE QUOI PARLE-T-ON ?

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

LA SITUATION ACTUELLE ?

Lorsqu'ils existent, les itinéraires sont trop souvent un ensemble de **tronçons cyclables mal connectés entre eux**, ce qui compromet leur efficacité et ne garantit pas la sécurité du cycliste. Le manque d'infrastructures adaptées et le sentiment d'insécurité sont pointés par 90 % et 69 % des citoyens comme un réel **obstacle à l'utilisation du vélo**.

LES ENJEUX ?

Un véritable réseau cyclable visible, sûr, direct et agréable **augmente l'attrait du vélo pour les cyclistes convaincus ou potentiels**.

CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

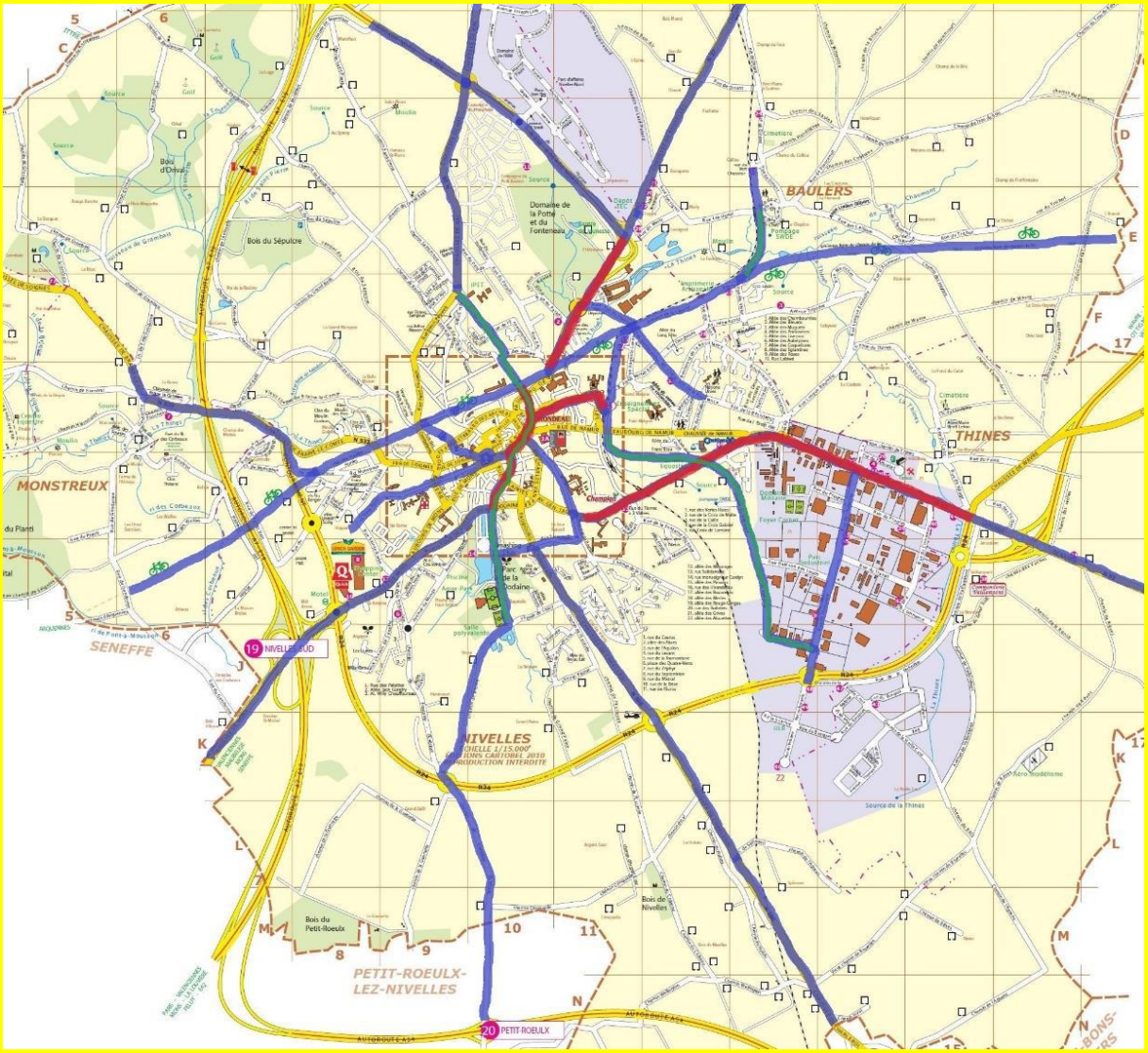
Nous demandons le développement d'itinéraires cyclables répondant aux critères de **sécurité** (qualité des aménagements et mixité dans les rues à faible circulation où la vitesse est modérée), de **continuité** (trajet direct et rapide), de **cohérence** (itinéraires balisés et connectés dans un réseau plus large), de **confort** (revêtement de qualité, jonctions douces, bon éclairage, dénivelés minimisés) et d'**attrait** (environnement agréable).

Dans un premier temps les critères de sécurité et de continuité sont primordiaux pour attirer de 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…

CONCRETEMENT POUR NIVELLES :

À la suite de ses travaux pour un schéma directeur cyclable nivellois et dans le cadre de sa collaboration à la mise à jour du plan communal de mobilité, la locale nivelloise su GRACQ a rédigé des propositions pour la création d'un réseau d'itinéraires cyclables communaux qui se veut spécifique aux besoins des Nivellois, ambitieux, mais réaliste, avec un phasage temporel des priorités et la prise en compte des possibilités de subsides et de charges urbanistiques.



Voir annexe 2 : Proposition d'itinéraires cyclables nivellois

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

5. L'intermodalité (accessibilité et parking) à Nivelles

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 concurrentiels 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**)

CONCRETEMENT POUR NIVELLES :

Après la réalisation du nouveau plateau de la gare dont la conception ne tenait pas compte des cyclistes, ceux-ci se trouvent confrontés à plusieurs problèmes !
Exemples :

- *Marquages BCS mal positionnés*

- *Difficultés d'accès aux voies :*

- Traversée des voies anxiogènes

- Parkings vélos inaccessibles à vélo !

Un dossier complet a été remis au bourgmestre. Bien que plusieurs points soient dépendants d'Infrabel, nous attendons de la ville, qu'elle corrige et milite pour une amélioration de la situation !

Voir annexe 3 : « Description des problèmes rencontrés par les cyclistes sur le site de la gare SNCB de Nivelles»

POUR ALLER PLUS LOIN...

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

6. Le développement du vélo à Nivelles à encourager

DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le succès et l'acceptabilité d'une politique de déplacement novatrice **reposent en grande partie sur la communication**. La méconnaissance des avantages du vélo est l'un des premiers obstacles auquel 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**.

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.

En tant qu'employeur, la **commune doit montrer 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.

CONCRETEMENT POUR NIVELLES :

- Améliorer l'information autour de l'outil « Betterstreet »
- Informer sur le service de prêt de matériel gratuit pour les groupes de cyclistes
- Continuer le brevet du cycliste dans les écoles
- Poursuivre l'octroi de primes à l'achat d'un vélo à assistance électrique
- Subsidier des vélos-bus pour le déplacement scolaire

- Octroi de l'indemnité vélo pour les travailleurs de la commune

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

7.Le rôle de la police nivelloise à renforcer 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.

CONCRETEMENT POUR NIVELLES :

Nous espérons un usage plus régulier du vélo par nos policiers, y compris pour des patrouilles.

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

Et surtout…

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